



LÁNCHÍD FÜZETEK 1.

KÖZÚTI
HIDÁSZ ALMANACH

2004

Lánchíd füzetek 1.

KÖZÚTI HIDÁSZ ALMANACH

2004

Szerkesztette:

Hajós Bence

Írták:

Hajós Bence, Jójárt János, Pál Gábor,
Szarka Judit, Dr. Tóth Ernő

Lektorálta:

Dr. Träger Herbert

ISSN 1787-257X

ISSN 1787-2588

Megjelent 2005-ben, az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság
Híd Főmérnökség gondozásában
a 46. Hídmérnöki Konferencia alkalmából Siófokon.

Kézirat lezárva: 2005. március - augusztus

Felelős kiadó:

Első Lánchíd Bt.
4235 Biri Vörös H. 103.

Készült a Start Rehabilitációs Vállalat és Intézményei
Nyírségi Nyomda Üzemében — 2005 — 1737
Felelős vezető: Balogh Zoltán vezérigazgató

TARTALOM

Tartalom	3
Köszöntő	5

Anno 2004

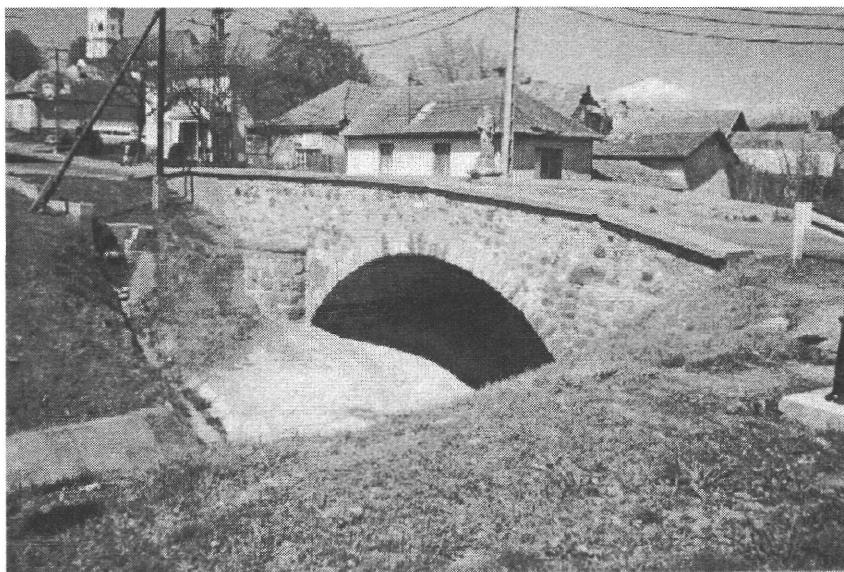
Bevezető	7
A Közlekedési Felügyelet hidász tevékenysége	10
A Nemzeti Autópálya Rt. hidász beruházásai	13
Az Állami Autópálya kezelő Rt. hidász tevékenysége	50
Az állami közútkezelők hidász tevékenysége	55
Oktatás – kutatás	77
Eseménynaptár	84
Szakirodalmi bibliográfia	111

Tanulmányok

Hajós Bence: Hídjaink a számok tükrében 2004	138
Dr. Tóth Ernő: Rövid hidász híradó 1994-2004	151
Szarka Judit: Gesztelyi Hernád-híd átépítése	177
Pál Gábor: A salgótarjáni „Tesco” gyalogos ívhíd	184
Jó járt János – Hajós Bence: Pontonhidak az ezredfordulón	192
Mérnökportrék	209
Dr. Palotás László	209
Királyföldi Lajosné	221
Kozma Károly	224
Dobó István	226

Hasznos adatok

Egyletek – Díjak	231
Hídkezelők névjegyzéke	236
Ütügyi Műszaki Előírások	238
Minősített vizsgáló laborok	240
Építőipari Műszaki Engedélyek	242



Gyögyöspatai Danka-patak-híd

KÖSZÖNTŐ

E kis kiadvány nem kevésre próbált vállalkozni egy esztendő hidász eredményeinek, eseményeinek, örömeinek összegyűjtésével.

„Lehetetlen vállalkozás.” „Ehhez legalább egy teljes iroda éves munkája szükséges.” Érkeztek az első visszajelzések az almanach tervének felvetésére. Egyet bizonyosan tudtunk, hogy a munka hatalmas, azonban kötelességünknek tartottuk megkísérelni – nem titkolt hagyományteremtő céllal – ennek a hidász évkönyvnek útjára bocsátását.

Mi is e kis könyvecske célja? Összeszedni az elmúlt év, 2004 valamennyi hidász témájú eseményét, munkáját az oktatás, kutatás, publikálás, konferenciák, tervezés, és építés területén. E visszatekintés tehát összefoglalás kíván lenni egy évről, hogy a hidász szakma együtt láthassa valamennyi szakterület munkáját – eredményét.

Természetesen jelen almanach csupán halovány árnyéka a célként felvázolt tervnek, azonban talán életképes csíra lehet az elkövetkező években, az évkönyv folyamatos bővítésével, finomításával.

Szeretettel ajánlom e munkát a tisztelt olvasók, kedves kollégák kezébe és nagy örömmel várjuk és fogadjuk az évkönyv további alakításához, szerkesztéséhez az építő jellegű ötleteket, javaslatokat.

Sitku László

Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság
Híd Főmérnökség



Detki Veres-patak-híd

ANNO 2004

BEVEZETŐ

A most útjára induló jelen hidász almanachban az elmúlt esztendő híd szakterületi eseménye és híre három könyvrészbe rendeztük. Ezek rendre: Anno 2004, Tanulmányok, és Hasznos adatok.

Az első és egyben legterjedelmesebb részben elsősorban táblázatos, gyűjteményes formában megtalálhatók a 2004. év hidász eseményei, hírei. Ezen táblázatok célja, hogy a szakcikkekben, konferenciákon előforduló csupán néhány nagyobb munka mellett a számos további kisebb és nagyobb hidász munka is említést kapjon, ezeket saját magunk és az utókor részére dokumentáljuk.

A Közlekedési Felügyeletek hidász tevékenysége címmel az engedélyköteles hidász munkák táblázatos összefoglalójához Érsek László (Közlekedési Főfelügyelet) segítségével sikerült a szükséges adatokat összegyűjteni. A felügyelet látókörébe bekerül valamennyi engedélyköteles beavatkozás terv engedélyezésekor, kiviteli terv jóváhagyásakor és a kész híd forgalomba helyezésekor. Sajnos a közlekedési felügyelet rendkívüli leterheltsége miatt 2004-ről nem sikerült teljes képet nyújtó táblázat összegyűjtése, így csak hat megye adatait adjuk közre.

A Nemzeti Autópálya Rt. hidász beruházásai címmel található a legterjedelmesebb táblázati szakasz. Napjainkban a hídépítés területén az állami nagyberuházások összefogása révén a legjelentősebb beruházó feladatokat a Nemzeti Autópálya Rt. végzi. A gyors ütemben készülő tervezésekről és kivitelezésekről az évkönyv számára szükséges „pillanatkép” elkészítése számos nehézségbe ütközött, de az összeállt táblázat méltó képet ad a hazai nagy közúti beruházásokhoz tartozó hidász munkákról. A táblázatok útszám szerint rendezve tartalmazzák az egyes építési szakaszok hídjait, szakaszonként jelezve a munka állapotát (előkészítés alatt, építés alatt, átadva). Az előkészítés alatt álló szakaszoknál csak a már előrehaladott tervezési szakaszban lévő hidak adatait tudjuk közölni. Az adatgyűjtésben részt vettek a Nemzeti Autópálya Rt. hidászhai: Budainé Fülöp Márta, Gábrriel László, Mártonné Újlaki Györgyi, Szabó Márta, Sztrakay Józsefné. A táblázatok adatainak kiadásához a társaság honlapját is felhasználtuk.

A fenntartók hidász munkáit egységes táblázatba rendezve adjuk közre. Az Autópálya-kezelő mellett a 19 megyei állami közútkezelőtől érkeztek adatok a 2004. évben végzett fővizsgálatokról, tervezésekről, új hidépítésekről, hídfelújítás – átépítésről és a hidakon bekövetkezett balesetekről. Az összeállításban Csikós Csaba (Autópálya), Darabosné Bújdosó Zsuzsa (Bács-Kiskun), Glöckler Lászlóné, Hesz Gábor (Baranya), Cserkúti András (Békés), Szarka Judit (Borsod-Abaúj-Zemplén), Jójárt János (Csongrád), Bíró János (Fejér), Krizsnánszky Kolos (Győr-Moson-Sopron), Varga László (Hajdú-Bihar), Rajna József (Heves), Szecsei István (Jász-Nagykun-Szolnok), Pischné Katona Zsuzsanna (Komárom-Esztergom), Lackó Csaba (Nógrád), Magyarai László (Pest), Kovács Roland (Somogy), Hajós Bence (Szabolcs-Szatmár-Bereg), Bechtel Edina (Tolna), Czap Attila (Vas), Németh Renáta (Veszprém), Biri Gábor (Zala) dolgozott.

Az Oktatás – Kutatás című fejezet rövid körképet nyújt a hidász képzés két legjelentősebb intézményéről, a Műegyetemről és a győri Széchenyi István Egyetetről. Ezúttal is köszönjük dr. Dunai László, dr. Bódi István (BME) és dr. Tóth Zoltán (SZE, Győr) segítőkészségét.

A 2004-ről készített eseménynaptár időrendben és címsorokban tartalmazza a hidász eseményeket, illetve a nagyobb és jelentősebb alkalmakról részletes beszámolót is közöl a fejezet második része.

A szakirodalmi bibliográfiában megtalálható a 2004. évi hidász könyvek és szócikkek rövid jegyzéke. Ezzel is hozzá kívánunk járulni eme munkák széles körű megismeréséhez. Szükséges és rendkívül hasznos volna a jelentősebb munkákról további szócikkek megjelentetése, amelyre ezúttal is buzdítjuk a kedves kollégákat. Az összefoglaló hidtáblázatok az elmúlt esztendő rendkívül gazdag hidász munkáiról tanúskodnak, amelyhez képest csak néhány eseményről jelent meg írásos beszámoló.

A Tanulmányok című rész alkotja az évkönyv második pillérét. Ennek szerkesztésekor a szokásos folyóiratcikket meghaladó, de önálló könyvrésznél kisebb tanulmányok megjelentetését álmodtuk meg, természetesen tematikájában a 2004. év köré rendezve. Ennek fényében készült el az országos hidállományt ismertető statisztikai fejezet, benne a jelentősebb (30 méter szabad nyílás fölötti) hidakról készített tételes kimutattással.

Dr. Tóth Ernő évről évre rövid, másfél-két oldalas összefoglalóval köszöntötte a „minisztériumi” hídosztály karácsonyi találkozójának résztvevőit. Az elmúlt tíz esztendő rövid áttekintését nyújtó éves beszámolók csak kevesekhez juthattak el, ezért most a tíz év anyagát egyszerre közreadjuk.

A megyei közútkezelők lebonyolításában megvalósuló összetettebb hídépítésről tudósít Szarka Judit. A gesztelyi Hernád-híd ártéri szakaszának építése méltán sok érdekességet és a későbbiekben felhasználható tapasztalatot adott a munkában résztvevőknek.

Pál Gábor egy kisebb, de különleges gyalogos ívhíd építéséről ad képes beszámolót. A megépített impozáns híd az épülő dunaújvárosi Duna-híd legkisebb testvére lehetne.

Jórárt János és Hajós Bence közös tanulmányában a pontonhidakról adnak pillanatfelvételt. A saját korát rég túlhaladott úszó hídserkezetek gondjairól, és lehetőségeiről olvashatunk.

Mérnökportrék címmel négy hídról közlünk rövid, riport jellegű bemutatkozót. A Tanulmányok című részben szeretnénk volna részletesen is bemutatni a 2004. év jelentős, részben újszerű hídépítéseit is (M7-M70 elválási csomópont függesztett-feszített hídja, sárvári Rába-ártéri-híd), azonban a kézirat zárásáig nem sikerült a hídépítésben közreműködőktől írásos anyagot gyűjteni.

A Hasznos adatok részben összefoglaló található hídász egyletekről, díjakról, valamint táblázatos kivonat az fenntartásban dolgozó hídászokról, az akkreditált laboratóriumokról és az engedélyezett hídász szakanyagokról.

Az évkönyv által bemutatni kívánt hídász munka igen széles, szerteágazó. Sokszor okozott fejtörést az adatgyűjtésben és szerkesztésben a célszerű határ megállapítása: mit tekintünk közvetlen hídász témájúnak és mit már ne. Természetesen emellett bizonyosan számos esemény, adat elkerülte figyelmünket az összeállítás és szerkesztés során. A kimaradt adatokat a következő évi almanachban kívánjuk pótlólag megjelentetni, ehhez kérjük és várjuk a kedves olvasó segítségét is.

Az évkönyv illusztrálására Rajna József Heves megyei boltozott hidakról készített fényképeit használtuk fel.

Közlekedési Felügyeletek hidász tevékenysége

(a kézirat lezárásáig csak hat megyei felügyelet adata érkezett meg)

Engedély tartalma rövidítései: É=Építési engedély;
K=Kiviteli terv jóváhagyás; F=Forgalombahelyezés; B=Bontás
engedély; M=Fennmaradási engedély

Felügyelet	Útszám	Szelvény száma [km]	Hid neve	Engedélyes neve	Engedély tartalma
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	8+752	Kerékpárút feletti hid	NA Rt.	É+K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	176+512	Mályi vízfolyás feletti hid	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	193+575	Boldva ártéri hid	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	201+363	Szikszó Vadász-patak hidja	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	219+509	Fancsal-patak hidja	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	225+214	Bélus-patak hidja	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	235+674	Bényei-patak hidja	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	237+799	Időszakos vízfolyás f. hid	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3	242+014	Szerencs-Hidasn. V.v feletti hid	UKIG	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	304	0+599	Hejő-Malomárok hidja	NA Rt.	É+K
Borsod-Abaúj-Zemplén	304	1+426	Hejő-Árapasztó hidja	NA Rt.	É+K
Borsod-Abaúj-Zemplén	304	2+879	Szirmai vezérárok hidja	NA Rt.	É+K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3302	1+439,27	Mezőkövesd elk. Ip. vg. Feletti hid	NA Rt.	K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3302	2+998,62	Kánya-patak hidja	NA Rt.	É
Borsod-Abaúj-Zemplén	35	0+600,00	3307. sz. út feletti hid	UKIG	É
Borsod-Abaúj-Zemplén	37	3+098,00	Felsőzsolca-Tornyosn. vv. feletti hid	BAZMÁK	B
Borsod-Abaúj-Zemplén	37	3+098,00	Felsőzsolca-Tornyosn. vv. feletti hid	BAZMÁK	É
Borsod-Abaúj-Zemplén	37	4+579,00	Bársonyos-csatorna-híd	BAZMÁK	É
Borsod-Abaúj-Zemplén	Szervizút	0+817,00	Bársonyos-csatorna-híd	BAZMÁK	É

Engedély tartalma rövidítései: É=Építési engedély;
K=Kiviteli terv jóváhagyás; F=Forgalombahelyezés; B=Bontás
engedély; M=Fennmaradási engedély

Felügyelet	Útszám	Szelvény száma [km]	Híd neve	Engedélyes neve	Engedély tartalma
Borsod-Abaúj-Zemplén	3313	11+920,29	Oszlári-csatorna-híd	BAZMÁK	É
Borsod-Abaúj-Zemplén	3313	13+768,30	Palkonyai-csatorna-híd	BAZMÁK	É
Borsod-Abaúj-Zemplén	2515	7+762,00	Kulcsárvölgyi-patak hidja	BAZMÁK	É+K
Borsod-Abaúj-Zemplén	3705	3+352,00	Bélus-patak hidja	BAZMÁK	F
Borsod-Abaúj-Zemplén	2515	7+762,00	Kulcsárvölgyi-patak hidja	BAZMÁK	F
Borsod-Abaúj-Zemplén	37121	0+110,00	Bisó-patak hidja	BAZMÁK	M
Győr-Moson-Sopron	Mosonmagyaróvár		gyaloghíd	Ralph Kft.	F
Győr-Moson-Sopron	Győr	Tihanyi Á. Út	ideiglenes gyalogoshíd	Győr Önk.	É
Győr-Moson-Sopron	Kapuvár	29+160	Kis-Rába SPAR gyalogoshíd	Faenza Harmónia Kft.	É
Győr-Moson-Sopron	Nagycenk	0+825	Bécs - Nagycenk - Balaton kerékpárút híd	Nagycenk Önk.	É
Hajdú-Bihar	35	24+975	Király-ér csatorna híd	UKIG	K
Hajdú-Bihar	35	43+350	Hortobágy-főcsatorna-híd	UKIG	K
Hajdú-Bihar	35	46+912	Hortobágy-Kadarc összekötő csatorna	UKIG	K
Hajdú-Bihar	35	33+656	Nyugati főcsatorna híd	UKIG	K
Komárom-Esztergom	1117	1+740	Esztergom, Szentlélek-patak híd	Esztergom Önk.	K
Komárom-Esztergom	117	4+272	Tát, Kenyérmezei-patak-híd	NA Rt.	F
Komárom-Esztergom	111	1+290	Esztergom, Kincses-patak-híd	Komárom-Esztergom MÁK	É
Komárom-Esztergom	075 hrsz	0+312	62/1 hrsz-ú árok feletti híd	Tardos Önk.	É
Vas	8708	7+872,9	Pinka-patak-híd	Vas MÁK	É+K+F
Vas	8708	7+246,55	Pinka-ártéri-híd	Vas MÁK	É+K+F
Vas	Balogunyom		Sorok – Perint-patak-híd	Balogunyom Önk.	K
Vas	89	6+622	Nyeste-patak híd (Szombathely elkerülő)	Vas MÁK	K

Engedély tartalma rövidítései: É=Építési engedély;
K=Kiviteli terv jóváhagyás; F=Forgalombahelyezés; B=Bontás
engedély; M=Fennmaradási engedély

Felügyelet	Útszám	Szelvény száma [km]	Híd neve	Engedélyes neve	Engedély tartalma
Vas	89	9+487	Arany-patak híd (Szombathely elkerülő)	Vas MÁK	K+F
Vas	Szombathely, Szent Flórián krt.		Perint-patak híd	Szombathely Önk.	É+K
Vas	84	62+103	Csörnőc-Herpenyő holtág híd (Sárvár elkerülő)	NA Rt.	F
Vas	84	64+320	Gyöngyös-patak híd (Sárvár elkerülő)	NA Rt.	F
Vas	84	64+871	Szaput-árok híd (Sárvár elkerülő)	NA Rt.	F
Vas	89	0+684	Gyöngyös-patak híd (Szombathely elkerülő)	NA Rt.	F
Vas	89	0+778	„Prenor” 1.üzemi út feletti híd (Szombathely elkerülő)	NA Rt.	F
Vas	89	0+982	„Prenor” 2.üzemi út feletti híd (Szombathely elkerülő)	NA Rt.	F
Vas	89	9+636	8717.jelű út feletti híd (Szombathely elkerülő)	Vas MÁK	F
Veszprém	71	10+650	B.kenese-B.füzfő elkerülő szakasz közúti felüljáró	Veszprém MÁK	É
Veszprém	71	10+650	B.kenese-B.füzfő elkerülő szakasz közúti felüljáró	Veszprém MÁK	K
Veszprém	8	56+338	Honvédségi felüljáró	Főber Rt.	F
Veszprém	7308	2+166	Vb hídból Tubosider	Veszprém MÁK	É+K
Veszprém	Ajka	Tesco	Szélesvíz-patak-híd	Tesco-Global Rt.	É+K
Veszprém	Ajka	Tesco	Szélesvíz-patak-híd	Tesco-Global Rt.	F
Veszprém	84108	3+026	Vasbeton lemezhid	Veszprém MÁK	B

Nemzeti Autópálya Rt. hidász beruházásai

M6 autópálya M0 - Érdi tető közötti szakasz (14+000 - 22+336)

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídhossz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M0	109/j	10+971	fj	M0 felüljáró a Barackos út felett	12,65 + 14,10 + 11,67	39,90	1014	23,54 - 27,28	monolit
M0	109/b	10+971	fj	M0 bal pálya felüljáró a Barackos út felett	12,63 + 14,11 + 12,67	39,92	724	18,13	monolit
	109 /gy	1+433	fj	M0 gyepl felüljáró a Barackos út felett	12,68 + 14,12 + 12,64	39,95	475	11,88	monolit
M0	143/k	13+162	fj	M0 "C"-ág felüljáró az Angeli út felett	13,11 + 19,39 + 13,22	46,48	459	9,88	EHG/F-90
M6	141	14+128	fj	M6 felüljáró az M0 felett	bal: 28,53 + 29,51 + 31,55 + 25,58 + 33,95 + 28,22 + 28,67 + 20,39 jobb: 21,39 + 34,37 + 33,84 + 25,58 + 36,80 + 25,37 + 28,67 + 20,39	227,84	5869	11,63 + 0,47 + 14,13	FCI-120
	142/k	0+376	fj	M6-M0 "B" ök. pálya felüljáró az Angeli út felett	30,60 + 40,00 + 30,60	101,40	1407	13,88	öszvér
M0	114	11+400	fj	M0 fj. gyalogút felett bontása	3,30	3,60	92	25,50	monolit
M0	123/j	12+303	fj	M0 jobb pálya felüljáró a Diós-árok felett	5,01	5,51	125	22,63	monolit
M0	123/b	12+303	fj	M0 bal pálya felüljáró szélesítés a Diós-árok felett	5,01	5,11	131	24,74 - 26,36	monolit
M0	124/j	12+324	fj	M0 jobb pálya felüljáró gyalogút felett	3,37	3,68	85	23,03	monolit
M0	124/b	12+324	fj	M0 bal pálya felüljáró szélesítés gyalogút felett	3,37	3,68	90	24,30 - 24,73	monolit
M6	147	14+687	fj	MAV Bp.-Pusztaszabolcs vasút (118+881 hm) felett	bal: 30,58 + 50,61 + 30,57; jobb: 28,88 + 47,89 + 28,87	bal: 113,76; jobb: 107,64	3735	17,88 + 0,47 + 15,80	öszvér
M6	154	15+420	fj	M6 fj. Bányalég utca gyalogút felett	4,00	4,40	142	32,23	monolit

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídhossz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M6	156	15+614	aj	M6 aluljáró a Bányalég utca korrekció alatt	28,00 + 35,00 + 33,92	95,73	1161	12,13	monolit
M6	167	16+714	fj	MÁV Bp.-Székesfehérvár vasút (171+909 hm) felett	bal: 18,39 + 23,41 + 34,39 + 32,38 + 22,38 + 18,38; jobb: 25,55 + 32,22 + 34,09 + 34,17 + 26,89	bal pálya: 152,64; jobb pálya: 151,16	4664	15,88+0,47 +14,82	FCI-120
	168/k	0+361	fj	Híd utca f. a Bp.-Szfv. vasút (173+293 hm) felett	20,25 + 21,43 + 20,39 + 20,38 + 15,16	98,34	1267	12,88	EHG/F-90
M6	170	17+082	fj	M6 felüljáró a 6. sz. főút felett	12,10 + 19,20 + 14,10	46,00	1582	18,51 + 0,47 + 15,88	EHG/F-90
M6	186	18+635	fj	M6 felüljáró a Sulák patak felett	13,70	14,50	510	17,94 - 18,19 + 0,47 + 17,13	UH-20A
M6	192	19+294	aj	M6 aluljáró Érd-Ófalu csomóponti út alatt	13,26+18,58+16,29+11,34	60,13	729	12,13	monolit
	183/k	0+270	fj	Érd-Ófalu bekötőút felüljáró Bara-patak felett	7,00	7,61	77	10,13	UH-20A
6	1	0+130	fj	Új 6.-7. főút korrekció felüljáró Bara-patak felett	7,00	7,60	92	12,13	UH-20A
6	1/k	20+001	fj	Meglévő 6.-7. sz. főút f. Bara-patak felett bontása	6,49	7,08	111	15,63	monolit
M6	195	19+469	fj	M6 felüljáró Bara-patak felett	8,59	10,09	320	14,88+0,47 +16,88	UH-20A
M6	200	20+022	fj	M6 felüljáró Érd Felső utca felett	17,06 + 19,16 + 16,05	52,86	1679	14,13+0,47 +17,63	EHG/F-90
M6	208	20+795	aj	M6 aluljáró Érd Júlia utca alatt	24,10 + 24,20 + 19,10	68,11	826	12,13	EHG/F-90
6	208/k	21+328	aj	Meglévő 6.-7. sz. főút aj. Júlia utca alatt bontása	30,80	31,98	260	8,13	EHGTM-115
M6	214	21+391	fj	M6 felüljáró 6. sz. főút felett	14,56 + 18,01 + 14,89	48,14	1614	16,51 + 0,47 + 17,01	monolit
M6	199	19+848	fj	M6 felüljáró gyalogút felett	3,40	3,80	168	44,34	monolit
	147/k	0+269	fj	Szervizút a Bp.-P.szabolcs vasút (119+660,8 hm) felett	23,17 + 33,40 + 23,20	80,87	880	10,88	FCI-120

M0 autópálya M6 - Csepeli út közötti szakasza

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídhossz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M0	3.07/2	13+354-13+605	fj	Felüljáró közút és vasút felett	35,0 + 40,5 + 37,7 + 37,0 + 37,0 + 31,5 + 24,7	245	5 280	21,58	feszített monolit
M0	3.08/2	13+817	fj	Felüljáró 6 sz. út és Bp-Szfvár vv. felett	17,04 + 26,28 + 26,28 + 17,04	87,7	1 866	21,28	Ubx-100K
M0	1.4/2	14+439	fj	Gyalogos aluljáró (Dunaparti u.)	10,8	11,50	290	25,20	monolit
M0	Duna	14+623 - 15+394	fj	Hárosi Duna híd	3 x 73,5 + 3 x 108,5 + 3 x 73,5	770	16 187	21,01	ártéri híd: öszvér híd, mederhíd: acél, ortotrop
M0	3.2/2	15+631	fj	Felüljáró 5101 j. út felett	11,20 + 14,20 + 11,20	37,40	910	24,34	Ubx-70K

M0 autópálya Csepeli út - 51. sz. főút közötti szakasza

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídhossz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M0	Duna-ág	21+472 - 21+971	fj	Soroksári Duna-ág híd	20,8 + 10 x 25,2 + 25,8 + 36,7 + 75 + 36,7 + 25,8 + 25	499	10 454	20,95	mh: mon. vb., áh: Ubx-100K
M0	5.2/2	22+114	fj	Felüljáró közút és HÉV felett	19 + 19,2 + 19	58,00	1 120	19,31	Ubx-70K
M0	5.4/2	23+085	fj	Felüljáró a MÁV keletiből vv. felett	19,3 + 19,3 + 15,3	54,80	1 105	20,16	Ubx-70K

M0 autópálya 51. sz. főút - M5 közötti szakasza

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídhossz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
18	236	23+668	aj	Aluljáró csp-i "K" ág alatt	11,28 + 15,49 + 19,53 + 19,52 + 14,51 + 11,32	92,52	1 058	10,13 - 12,75	EHG/F-90
19	236/B	0+758	aj	Csp-i "M" ág aluljárója csp-i "B" ág alatt	16,50 + 21,20 + 23,90	62,82	637	10,13	EHG/F-90
20	243	24+384	aj	Aluljáró csp-i "F" ág alatt	14,75 + 31,95 + 35,25 + 38,05 + 20,60	145,22	1 472	10,13	feszített monolit
21	261	26+111	aj	Aluljáró az 5 sz. főút alatt	12,0 + 20,5 + 20,5 + 12,0	65,67	1 158	17,63	monolit

M0 autópálya M5 - 46100 j. út közötti szakasza

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hidhossz [m]	Hidfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M0	302	30+227	aj	Aluljáró a 4602 j. út alatt	12,0 + 17,8 + 18,2 + 20,6 + 2 x 14,65	98,55	1 195	12,13	monolit
M0	307	30+763	fj	Felüljáró az M5 felett	11,15+13,50+2 x 17,45+13,50+11,15	85,27	3 336	39,59	EHG/F-90
	307/gy 1	0+612	fj	Felüljáró az M5 felett (Gy.c.p.)	11,21 + 13,56 + 17,53 + 17,52 + 13,55 + 11,19	85,61	867	10,13	EHG/F-90
	307/gy 2	0+873	fj	Felüljáró az M5 felett (Gy.c.p.)	11,11 + 13,45 + 17,39 + 17,40 + 13,46 + 11,12	84,99	861	10,13	EHG/F-90
	307/B	1+031	fj	M0-M5 "B" csp-i ág felüljárója az M5 ap. felett	10,16 + 13,25 + 16,25 + 16,25 + 13,25 + 10,10	79,87	969	12,13	EHG/F-90
M0	310	31+014	aj	Aluljáró az M0-M5 "B" csp-i ág alatt	21,0 + 23,0 + 21,0 + 21,0	86,92	1 054	12,13	monolit
4602	216	8+545	aj	4602 j. út felüljárója az M5 ap. felett	10,0 + 14,0 + 2 x 15,0 + 14,0 + 10,0	78,60	875	11,13	FP-37
M0	316	31+630	aj	Aluljáró földút alatt	11,75 + 21,75 + 21,50 + 12,00	67,61	820	12,13	monolit
M0	322	32+295	aj	Aluljáró földút alatt	12,0 + 2 x 21,5 + 12,0	67,61	820	12,13	monolit
M0	330	33+051	fj	Felüljáró MÁV Bp-Lajosmizse.vv. felett	21,13 + 21,36 + 21,13	64,64	2 752	42,94	EHG/F-90
M0	338	33+828	aj	Aluljáró a 4601 j. út alatt	11,0 + 2 x 20,5 + 11,0	63,64	931	14,63	monolit
M0	361	36+100	aj	Aluljáró 46100 j. út alatt	12,0 + 18,7 + 20,5 + 12,0	63,84	774	12,13	monolit

M0 autópálya 46100 j. út - 4. sz. főút közötti szakasza

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hidhossz [m]	Hidfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M0	372	37+216	fj	Felüljáró Gyáli 2 csat. felett	11	11,6	409	35,73	UH-45
M0	375	37+503	aj	Aluljáró földút alatt	11,50 + 20,19 + 19,36 + 7,73	59,41	572	9,63	monolit
M0	387	38+788	aj	Aluljáró földút alatt	11,36 + 17,7 + 17,83 + 15,04	62,57	603	9,63	monolit
M0	396	39+659	fj	Felüljáró Bp-Cegléd vv. felett	23,18 + 32,18	56,44	2 041	36,63	FCI-120
M0	399	39+913	fj	Felüljáró a 4. sz. főút felett	12,9 + 13,2 + 12,9	39,60	1 642	41,93	FCI-120
M0	401	40+158	fj	Felüljáró a Gyáli 1 csat. felett	14,49	15,41	614	40,32	monolit

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hidhossz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M0	413	41+351	aj	Aluljáró csomóponti "B" ág alatt	10,07 + 13,47 + 21,04 + 19,41 + 13,63 + 11,10	89,32	905	10,13	monolit
M0	A/13	1+371	fj	46100 j. út felüljárója a Gyáli csatorna felett	12,0	12,60	154	12,20	UH-45
M0	404/k	0+035	fj	Patakhíd földúton a Gyáli 1. sz. csatorna felett	11,02	11,58	88	7,63	UH-45

M0 autópálya 4. sz. főút - 31. sz. főút közötti szakasza

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hidhossz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
1	422	42+211	aj	Aluljáró földút alatt	11,2 + 17,6 + 17,6 + 12,7	59,70	487	8,63	takaréküreges mon. vb.
2	441	44+121	fj	Felüljáró a Maglódi csatorna felett	11,01	11,61	438	38,19	UH-45 e.gy. vb.
3	443	44+353, 7	aj	Aluljáró a 31110 j. út alatt	9,85 + 19,2 + 19,2 + 9,85	58,70	800	13,63	takaréküreges mon. vb.
4	447	44+715	fj	Felüljáró a 174 sz. csatorna felett	6,9	7,40	276	37,73	FP-30 e.gy. vb.
5	456	45+639	fj	Felüljáró Bp-Újszász vv. felett	33,13 + 3 x 33,4 + 25,4 + 25,1	185,60	6 893	37,61	FCI-120 e.gy. vb.
6	460	46+071	fj	Felüljáró 3111 j. út felett	10 + 14 + 12	36,61	1 291	35,73	FP-37 e.gy. vb.
7	481	48+188	aj	Aluljáró a 31 sz. főút alatt	12 + 20 + 20,5 + 9,5	62,60	854	13,65	takaréküreges mon. vb.
8	E/14	1+420	fj	31110 j.út felüljárója a 173 sz. csat. felett	6,5	7,00	172	24,62	alul nyitott keret, vb.
9	E/19	1+971	fj	31110 j.út felüljárója a Maglódi csat. felett	11	11,60	118	10,13	FP-30 e.gy. vb.

M0 autópálya 2. sz. főút - 11. sz. főút közötti szakasza

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídhossz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M0	756	74+047	aj	Aluljáró az M0-Vác út ök. ág alatt	13,00 + 17,50 + 17,5 + 13,00	62	900	14,63	monolit
M0	M0 Északi Duna-híd	76+198 - 78+044	fj	Pesti ártéri híd	34,15 + 3 x 37,0	147	4 417	30,05	feszített monolit
M0			fj	Nagy-Duna-híd	146,0 + 300,0 + 146,0	592	17 908	30,25	ferdekábeles acél
M0			fj	Szigeti ártéri híd	30,1 + 2 x 32,0 + 36,0 + 34,15 + 37,15 + 36,0 + 37,0 + 3 x 39,0 + 38,15 + 33,65 + 2 x 39,0 + 37,7	584	17 769	30,05 - 31,15	feszített monolit
M0			fj	Szentendrei Dunaág-híd	90,0 + 126,0 + 90,0	308	9 255	30,05	acél
M0			fj	Budai ártéri híd	35,45 + 4 x 35,6 + 35,5	215	6 461	30,05	feszített monolit
M0	783	76+689	fj	Felüljáró a Budakalász üdülőtelepi út felett	13,3	14	409	30,27	monolit
M0	11/132	13+266	fj	Barát patak híd szélesítése	8,5	9	64	7,14	monolit
M0	784	78+380	fj	Felüljáró gázvezeték felett	9,6	12	660	54,20	monolit
11	11/II/03	0+382	aj	11 sz. út felüljárója körforgalom felett	17,0 + 27,27 + 27,3 + 27,27 + 14,0	114	2 476	21,63	FCI-90

M31 félautópálya (M0 - M3 közötti "gödöllői" átkötés)

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídhossz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M31	7	0+730	aj	Aluljáró földút alatt	22,25+23,15	45,90	396	8,63	monolit
M31	14	1+393	fj	Völgyhíd 3102 j. út, Szilas p. és földút felett	33,10 + 3 x 33,35 + 33,10	bal: 167,74 jobb: 168,36	8154	2x12,13	hidgerenda
M31	20	2+000	aj	Aluljáró földút alatt	22,80+27,70	51,00	440	8,63	monolit
M31	24	2+400	aj	Aluljáró földút alatt	25,55+29,25	51,00	440	8,63	monolit
M31	32	3+235	aj	Aluljáró földút alatt	22,20+22,20	44,90	387	8,63	monolit
M31	47	4+670	fj	Felüljáró földút felett	8,50 + 12,00 + 8,50	30,80	973	2 x 15,86	monolit

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hidhossz [m]	Hidfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M31	52	5+240	fj	Felüljáró földút felett	8,50 + 12,00 + 8,50	30,80	870	2 x 14,115	monolit
M31	64	6+346	fj	Völgyhíd	25,10 + 33,55 + 33,60 + 33,71 + 4 x 33,99 + 25,45	290,62	9492	16,06 + 16,60	hidgerenda
M31	71	7+071	aj	Aluljáró földút alatt	9,40+46,60	70,65	680	9,63	monolit
M31	88	8+752	aj	Aluljáró a "K" csomóponti ág alatt	28,02 + 25,05	54,08	791	14,63	monolit
M31	93	9+356	aj	Aluljáró a 3 sz. főút alatt	13,20 + 22,80 + 22,80 + 1,20	80,50	1137	14,13	monolit
HÉV	94	9+404	aj	Aluljáró a gödöllői HÉV alatt					
M31	109	10+903	aj	Aluljáró földút alatt	14,00+5*17,00+12,00	111,67	964	8,63	monolit
M31	120/k	"G"-1+193	fj	Felüljáró a "G" csomóponti ágon a "D"-ág felett	14,50 + 21,00 + 13,50	50,65	793	15,65	monolit
M31	122	12+196	fj	Felüljáró az M3 ap. felett	11,34 + 16,55 + 18,62 + 20,72 + 20,82 + 11,42	100,00	1750 + 1440	16,98 + 13,63	hidgerenda

M30 autópálya Miskolc elkerülő (átadva: 2004. december 2-án)

Engedélyes terv: Unitef-Céh KKT.

Kivitelező: Magyar Autópálya-építő Konzorcium (Vegyépszer Rt. - Betonút Rt.)

Mérnök: Általános Mérnöki Iroda Kft.

Út	Hid-szám	Szelvény	a)/fj	Akadály	Támaszköz	Hossz	Felület	Kiviteli terv tervezője
M30	13.	15+696	aj	3602. j. u. 4+722 km sz.	27,05 + 27,05	54,60	553	PONT-TERV Rt.
M30	14.	17+680	aj	földút	27,05 + 27,05	54,60	444	PONT-TERV Rt.
M30	15V.	18+835	fj	vadátjáró	10,80+10,80	22,20	605,17	PONT-TERV Rt.
M30	16.	19+314	aj	Mályi-Sajópetri földút	27,05 + 27,05	54,60	444	CÉH Rt.
M30	17.	20+888	aj	3603. j. u. 0+401 km sz.	27,10 + 27,10	54,71	554	CÉH Rt.
M30	18.	22+856	aj	Sajópetri-Kistokaj földút	27,05 + 27,05	54,60	444	CÉH Rt.
M30	19.	23+387	aj	csomóponti híd	10,15 + 17,50 + 17,50 + 10,15	55,86	678	CÉH Rt.
M30	5.	5+390	aj	földút	21,05 + 21,05	42,60	517	CÉH Rt.
M30	6.	6+751	fj	MAV Miskolc-Szerencs vv. 853+31hm	19,39 + 21,68 + 19,41	61,5		FÖMTERV Rt.
M30	6/A.	7+540	fj	földút	11,80	12,60		FÖMTERV Rt.
M30	7.	8+377	fj	Sajó folyó	30,00 + 38,00 + 48,00	117,00		CÉH Rt. felszerkezt., UVATERV RT.
M30	9.	8+752	fj	kercékpárút	szélesség:4,48m magasság:3,97m			FÖMTERV Rt.
M30	8.	9+150	fj	3. sz. főút 188+670 km sz. körforgalom	35,60 + 45,00 + 45,00 + 35,60	161,40		CÉH Rt.
304	1.	0+559	fj	Hejő-Malomárok	9,87	10,30		CÉH Rt.
304	2.	1+267	fj	MAV Bp.-Miskolc vv. 1762+42,44 hm sz.	17,18 + 21,40 + 17,18	56,30	683	CÉH Rt.
304	3.	1+426	fj	Hejő-Árapasztó	13,26	14,28	173	CÉH Rt.
304	4.	2+878	fj	Vezér-árok	11,90	12,41	151	CÉH Rt.

M3 autópálya Polgár - Görbeháza (átadva: 2004. szeptember 7-én)

Engterv: Uvaterv Rt.

Kivitelező: M3 Görbeháza 2002 Konzorcium (Egri Útépítő Rt. Debreceni Magas, Mély és Útépítő Rt.)

Mémők: FÖBER - OVIBER Konzorcium

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz	Hossz	Felület	Kiviteli terv tervezője
M3	1	175+070	aj	3315. j. u. 0+480 km sz.	14,1 + 18,2 + 20,2 + 14,1	67,2	1 050	
M3	2	177+653,45	fj	Nyugati főcsatorna	14,05 + 19,2 + 25,2 + 19,2 + 15,05	93,3	3 211	
M3	3	180+190	aj	Földút	11,1 + 18,2 + 18,2 + 11,1	59,2	540	
M3	4	184+935	aj	33121. j. u.	13,0 + 16,2 + 16,2 + 12,0	58,0	675	

M3 autópálya Görbeháza - Nyíregyháza (187+150 - 226+098)

Engterv: Uvaterv Rt.

Kivitelező: Betonút Rt.

Mémők: OVIBER - KÖMI Konzorcium

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz	Hossz	Felület	Kiviteli terv tervezője
M3	7.	187+265	aj	35. sz. főút 41+417,92 km sz.	13,21 + 16,52 + 20,52 + 13,21	66,38	805	UVATERV Rt.
M3	8.	188+040	fj	Hortobágy főcsatorna, vadátjárók	16,15 + 16,50 + 23,50 + 16,50 + 16,15	89,5	2 735	MSc Kft.
M3	9.	189+160	aj	földút	11,20 + 16,44 + 18,44 + 12,20	59,67	515	MSc Kft.
M3	10.	190+400	fj	vadátjáró	24,90	25,90	719	MSc Kft.
M3	11.	192+250	aj	3508. j. u. 5+796,83 km sz.	13,15 + 16,55 + 16,55 + 12,15	59,79	725	MSc Kft.
M3	12.	193+790	aj	földút	13,10 + 16,40 + 16,40 + 13,10	60,24	520	MSc Kft.
M3	13A, 13B, 13C	195+943	fj	vizig út, KIII-2 főcsatorna, vizig út	nyílások: 6,16 - 2,99 - 6,16	33,76	1 033	MSc Kft.
M3	14.	196+113	fj	KIII főcsatorna, vadátjárók	23,05 + 25,35 + 23,05	72	2 035	MSc Kft.
M3	15.	198+415	aj	3501. j. u. 17+942,98 km sz.	12,15 + 16,55 + 16,55 + 12,15	58,79	713	MSc Kft.
M3	16.	199+715	fj	Keleti főcsatorna	40,00 + 56,00 + 40,00	137,70	3 891	MSc Kft.

Út	Híd-szám	Szelvény	a)/fj	Akadály	Támaszköz	Hossz	Felület	Kiviteli terv tervezője
M3	17.	200+850	aj	földút	25,10 + 25,10	51,04	440	Főmterv Rt.
M3	18.	202+100	fj	szervízút, MÁV Debrecen-Tiszalök vv. 491+38,77 hm, szervízút	16,25 + 25,40 + 16,25	58,79	1 665	Főmterv Rt.
M3	19.	202+915	aj	3502. j. u. 8+451km sz.	24,05 + 25,05	49,90	605	Főmterv Rt.
M3	20.	204+230	aj	földút	24,0 + 23,0	47,80	413	Főmterv Rt.
M3	21.	206+855	aj	földút	22,05 + 24,05	46,90	405	Főmterv Rt.
M3	22.	208+330	aj	földút	24,05 + 24,05	48,90	422	Főmterv Rt.
M3	23.	210+425	aj	3503. j. u. 6+034 km sz.	12,15 + 17,42 + 16,42 + 12,15	58,81	713	CÉH Rt.
M3	24.	211+444	fj	vadátjáró	25,00	25,90	730	CÉH Rt.
M3	25.	212+725	aj	földút	15,2 + 16,45 + 19,45 + 12,2	64,45	556	CÉH Rt.
M3	Sz1.	215+380	aj	földút	15,12 + 21,44 + 20,44 + 20,12	78,04	673	CÉH Rt.
M3	Sz2.	216+295	aj	földút	15,12 + 21,44 + 19,44 + 15,12	71,82	620	CÉH Rt.
M3	Sz3.	217+671	aj	3317. j. u. 0+280 km sz.	11,3 + 17,3 + 16,3 + 12,2	57,99	703	CÉH Rt.
M3	Sz4.	219+720	aj	földút	11,2 + 19,44 + 22,44 + 12,2	66,21	571	CÉH Rt.
M3	Sz5.	220+205	fj	Simai főfolyás, vadátjáró	13,0 + 14,2 + 13,0	41,24	1 363	CÉH Rt.
M3	Sz7.	221+455	aj	földút	26,00 + 26,00	52,75	455	CÉH Rt.
M3	Sz8.	222+780	aj	35123. j. u. 0+309 km sz.	12,10 + 18,29 + 16,27 + 11,05	58,54	710	CÉH Rt.
M3	Sz9.	224+035	aj	35130. j. u.	12,20 + 18,41 + 16,41 + 10,20	57,88	702	CÉH Rt.
M3	Sz10.	224+740	aj	halgazdasághoz vezető út	11,37 + 16,51 + 16,51 + 13,37	58,68	506	CÉH Rt.
M3	Sz11.	225+297	fj	Nagyréti csatorna, vadátjáró	13,2 + 17,4 + 13,2	44,43	1 294	CÉH Rt.

M3 autópálya Nyíregyháza - Nagykálló (226+098 - 234+238)

Engterv: Uvaterv Rt.

Kivitelező: Egri Útépítő Rt.

Mémők: OVIBER - KÖMI Konzorcium

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz	Hossz	Felület	Kiviteli terv tervezője
M3	1.	226+538	fj	4. sz. főút és Érpataki-főfolyás mederkorrekciója	19,7 + 25,2 + 25,2 + 19,7	91,4	3 732	Uvaterv Rt.
4.	1/a.	1+412	fj	Érpataki-főfolyás	12,8 (10,6)	13,4 (11,29)	384,98	Uvaterv Rt.
M3 "C" és "D"ág	1/b.	0+348,85 ill. 0+68,88	fj	Érpataki-főfolyás	13,90	14,4	285	Uvaterv Rt.
M3	2.	226+887,17	fj	MAV Bp.- Nyíregyháza vv., 4925. i. u., földút	25,6 + 33,2 + 25,2 + 25,6	111,43	4 322	Uvaterv Rt.
M3	9.	227+520	fj	állatátjáró	6,70	6,70	398	Uvaterv Rt.
M3	3.	228+428	aj	földút	24,1 + 24,1	48,8	421	Uvaterv Rt.
M3	4.	230+488	aj	földút	11,1 + 14,2 + 14,2 + 11,1	51,2	442	Uvaterv Rt.
M3	5.	231+970	fj	MAV Nyíregyháza- Nagykálló vv., földutak (vadátjáró)	24,95 + 31,4 + 33,45 + 28,55 + 20,20	138,55	3 703	Uvaterv Rt.
M3	6.	233+688	aj	4911. j. u.	21,05 + 15,2 + 5,2 + 15,2 + 10,25	77,35	938	Uvaterv Rt.
4. sz. főút	7.	2+272,0	fj	Érpataki-főfolyás	13,9	14,4	399	Uvaterv Rt.
4.3 sz. földút	8.	0+028	fj	Érpataki-főfolyás	12,80	13,40	116	Uvaterv Rt.

403. sz. főút Nyíregyháza keleti elkerülő (0+000 - 16+500)

Engterv: Uvaterv Rt.

Kivitelező: Egri Útépítő Rt.

Mémők: OVIBER - KÖMI Konzorcium

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz	Hossz	Felület	Kiviteli terv tervezője
403. sz. főút	1.	2+078	fj	Balkányi-folyás	6,20	6,80	158	Uvaterv Rt.
403. sz. főút	2.	5+689	fj	Kállai-főfolyás	9,5	10,13	268	Uvaterv Rt.
403. sz. főút	3.	6+000	fj	MAV Bp.- Vásárosnamény vv.93+42,86 hm	12,0 + 24,2 + 18,2 + 12,0	67,00	813	Uvaterv Rt.
Páruha- mos földút	4.	0+982	fj	Kállai-főfolyás	11,80	12,40	101	Uvaterv Rt.

4. sz. főút Nyíregyháza bevezető szakasz négy nyomúsítása

Engterv: Tetthely Kft. - Kánya és Társai Bt.

Kivitelező: Egri Útépítő Rt.

Mérnök: OVIBER - KÖMI Konzorcium

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz	Hossz	Felület	Kiviteli terv tervezője
4.	B22.	269+626	fj	gyalogos út	3,00	23,70	71	Uvaterv Rt. - Hid-Terv Kft.
4.	B20.	270+098	fj	új hid építész MAV Bp.-Záhony vv.	17,24 + 33,55 + 20,27	72,01	859	Uvaterv Rt. - Speciálterv Rt.
4.	B21.	270+112	fj	MAV Bp.-Záhony vv. feletti hid felújítása	27,20 + 34,00 + 27,20	89,80	1 078	Uvaterv Rt. - Hid-Terv Kft.

M5 autópálya Kiskunfélegyháza - Szeged (113+500 - 140+000)

Mémők: ARUP & UTIBER

Kivitelező: Strabag Rt.

Generál tervező: UVATERV Rt.

Várható áttadás: 2005. december

Út	Hid-szám	Szelvény	a)/f)	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M5	54	113+795	fj	5403 j. út és MÁV felett	15,00+24,00+ 18,00+12,00	2262	30,13	FCI - 90
M5	55	115+700	aj	földút alatt	24,00+24,00	418	8,13	FCI - 90
M5	56	118+507	aj	5441 j. út alatt (Petőfiszállás)	24,00+24,00	521	10,13	FCI - 90
M5	57	121+189	aj	54103 j. út alatt (Petőfiszállás)	24,00+24,00	516	10,13	FCI - 90
M5	58	125+080	aj	földút alatt	21,00+21,00	363	8,13	FCI - 90
M5	59	126+338	fj	Dong-éri-főcsatorna híd	12,00	357	26,63	FPT - 45
M5	59/a	126+507	fj	Dong-éri-főcsatorna híd	12,00	109	8,13	FPT - 45
M5	60	126+850	aj	földút alatt	21,00+21,00	363	8,13	FCI - 90
M5	61	129+138	aj	54121 j. út alatt	12,00+15,00+ 15,00+12,00	606	10,13	FCI - 90
M5	62	131+603	aj	földút alatt	24,00+24,00	418	8,13	FCI - 90
M5	62/b	133+450	fj	vadátjáró felett	9,90	278	26,63	FPT - 45
M5	63	134+860	aj	földút alatt	24,00+24,00	521	10,13	FCI - 90
M5	64	137+280	fj	vadátjáró felett	11,05+11,05	640	28,30	FPT - 45
M5	65	139+065	aj	5411 j. út alatt	13,00+15,00+ 15,00+13,00	942	13,63	FCI - 90

M5 autópálya szakasz (140+000 - 159+200)

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M5	66.	140+145			23,98+23,98	476	10,13	FCI - 90
M5	66/B	142+200			9,9	475	26,73	FPT45
M5	67.	142+558			24,13+24,13	276	10,13	FCI - 90
M5	67/A	145+320			11,05	608	28,9	UH45
M5	68.	146+595			25,05+25,05	669	6,82	FCI - 90
M5	69.	147+354			6,05+9,20+6,05	587	28,23	UH45
M5	70/A	149+200			11,05	608	28,9	UH45
M5	71.	151+140			11,14+18,44+ 18,44+11,14	586	10,13	FCI - 90
M5	72.	152+250			25,12+25,12	397	8,13	FCI - 90
M5	73.	154+700			24+24	471	10,13	FCI - 90
M5	74.	155+780			23,1+23,1	361	8,13	FCI - 90
M5	75.	157+042			22+22	344	8,13	FCI - 90
M5	75/B	157+466			9,9	276	26,73	FPT45

M5 autópálya 3/a szakasz (159+200 - 165+320)

Mémők: UTIBER

Kivitelező: DEHA - (ALTERRA)

Generál tervező: Uvaterv Rt.

Várható áttadás: 2006. március 31.

Út	Híd-szám	Szelvény	a)/f)	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M5	76/A	160+240	aj	5405 j. út alatt	2x25,14	624	12,13	FCI - 90
M5	77	160+464	fj	Algyői-főcsatorna-híd	13,3	379	26,63	FPT45
M5	77/A	160+720	fj	vadátjáró	2x11,05	638	28,23	FPT45
M5	78	162+245	aj	5408 j. út alatt	2x23,0	677	14,55	FCI - 90
M5	80	164+055	aj	földút alatt	2x23,10	381	8,13	FCI - 90

M5 autópálya Szeged - országhatár (165+320 - 173+895)

Mémők: ARUP & UTIBER

Kivitelező: Strabag Rt.

Generál tervező: UVATERV Rt.

Várható áttadás: 2006. március 31.

Út	Híd-szám	Szelvény	a)/f)	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M5	81.	165+506	aj	55. sz. út alatt	24,05+24,05	1014	19,13	FCI - 90
M5	82.	167+314	aj	földút alatt	25,14+25,14	418	8,13	FCI - 90
M5	83.	169+105	aj	földút alatt	23,10+23,10	381	8,13	FCI - 90
M5	83/a.	169+930	aj	földút alatt	22,00+22,00	363	8,13	FCI - 90
M5	84.	171+022	aj	földút alatt	22,00+22,00	363	8,13	FCI - 90
M5	85.	172+510	aj	5512 j. út alatt	15,00+27,00+ 24,00+12,00	992	12,63	monolit
M5	85/a.	173+330	aj	gyalogoshíd	9,13+16,00+ 16,00+9,13	139	2,2	monolit

M43 autópálya M5-5. sz. főút közötti szakasz

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M5	76	159+270			13,18+19,55+ 17,55+13,18	1831	23,73	FCI - 90
M43	90	0+808			13,8	119	33,75	FCI - 90
M43	90/f	1+470			13,62	525	8,13	FCI - 90
M43	91	2+055			25,05+25,05	513	10,13	FCI - 90
M43	92	2+772			14,15+15,40+ 19,40	2433	35,13	FCI - 90

M43 félautópálya 5. sz. főút és Makó közötti szakasz

Tervező: Uvaterv Rt, Pont-TERV Rt., Utiber Kft., Stabil Plan Kft.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M43		3+820	aj	földút alatt	11+20,2+25	490	8,63	egy. tartó
M43		6+450	fj	vadátjáró felett	10,9	299	26,26	egy. tartó
M43		7+240	aj	4519 j. út alatt	25+25	913	18,05	egy. tartó
M43		9+122	fj	MÁV vv. felett	16,2+3*24,6+16,2	3384	30,76	egy. tartó
M43		9+891	fj	Szillér-Baktó-főcsatorna-híd	11,04	333	28,31	egy. tartó
M43		10+625	fj	47.sz.főút körforg. felett	16,05+24,2+16,05	1617	28,26	egy. tartó
M43		12+796	aj	Aluljáró a Mol I. út alatt	20,84+22,78	429	9,63	egy. tartó
M43		13+993	fj	Pörös-ér-híd	13,69	414	26,26	egy. tartó
M43		14+843	aj	Mol II. út alatt	22,78+20,8	429	9,63	egy. tartó

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M43		15+646	fj	Vessződ feletti csatorna.fel.	27,1+19,1	1229	26,26	egy. tartó
M43		15+900	fj	Ártéri-híd	42+4*45+42	3869	14,6	betölt
M43		16+181	fj	Tisza-híd	96+148+96+56	5796	14,6	acél
M43		16+594	fj	Kósd-Porgányi csatorna.fel.	21,1+27,1	1321	27,06	egy. tartó
M43		17+434	fj	Nagyfa-hódtói csatorna.fel.	19,1	743	36,06	monolit
Mol út		3+213	fj	Pörös ér felett	13,48	140	8,63	egy. tartó
Mol út		0+205	fj	Pörös ér felett	10,45	288	27,6	monolit
M43		19+217	aj	4413 j. út alatt	17,2+25,2+ 17,2+17,2	1301	16,72	egy. tartó
M43		20+230	fj	Nagyfa-hódtói csatorna.fel.	20,8	559	26,26	egy. tartó
M43		22+000	aj	vadátjáró alatt	7,4+13,6+ 13,6+7,4	983	22,5	monolit
M43		22+634	aj	földút alatt	22+22	374	8,13	monolit
M43		23+571	aj	4414 j. út alatt	12,16+21,32+21,32 +12,16	1054	15,63	egy. tartó
M43		25+070	aj	földút 2. alatt	23,95+23,95	395	8,13	egy. tartó
M43		27+070	aj	4416 j. út alatt	24,05+24,05	583	12	egy. tartó
M43		28+150	aj	vadátjáró alatt	7,4+13,6+ 13,6+7,4	983	22,5	monolit
M43		29+542	aj	vadátjáró és föld út alatt	7,4+13,6+15,5+ 12+11,3+9,5	1640	23,5	monolit
M43		32+500	aj	vadátjáró alatt	7,4+13,6+ 13,6+7,4	983	22,5	monolit
M43		33+687	aj	vadátjáró alatt	23,95+23,95	395	8,13	egy. tartó

M6 autópálya Érdi tető - Dunaújváros szakasz (22+135 - 73+135)

Mémők: EUROUT Kft. M6 autópálya konzorcium

Tervező: RODEN Kft.

Várható áttadás: 2006. március

Út	Híd-szám	Szelvény	a/j	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M6	H1	22+590	aj	Dűlőúti aluljáró	28,17 + 33,17	534	8,63	FCI-120
M6	H2	23+800	fj	Benta patak felülj.	14,75 + 21,69 + 21,45	2093	34,13	EHG/F-90
M6	H3	24+290	fj	Százhalombatta	28,9	1019	34,53	FCI-120
M6	H4	24+631	fj	MÁV Bp.-Pusztaszabolcs vv. feletti fj.	15,26 + 21,20 + 15,23	1756	33,44	FPT-70
M6	H5	25+847	fj	Dűlőúti felüljáró	30,93	937	29,79	FCI-120
M6	H6	27+412	aj	Dűlőúti aluljáró	26,05 + 30,05	488	8,63	FCI-120
M6	H7	28+386	aj	Százhalombatta dél	30,17 + 32,17	669	10,63	FCI-120
M6	H8	30+917	aj	Dűlőúti aluljáró	32,05 + 32,05	558	8,63	FCI-120
M6	H9	32+899	aj	Dűlőúti aluljáró	29,05 + 23,05	454	8,63	FCI-120
M6	H10	33+451	aj	Ráckeresztúri csomóponti aluljáró	32,17 + 25,17	616	10,63	FCI-120
M6	H11	33+695	aj	6204.jelű úti aluljáró	25,05 + 28,05	650	12,13	FCI-120
M6	H12	34+141	fj	Szt. László patak és dűlőút fölötti fj.	14,15 + 14,36 + 17,15	1213	26,26	EHG/F-90
M6	H13	34+797	fj	Felüljáró földút fellett	12,14			acélcső
M6	H14	37+065	fj	Dűlőúti felüljáró	23,93	708	28,96	EHG/F-90
M6	H15	38+615	fj	Váli-víz feletti felüljáró	15,33 + 15,50 + 15,33	1451	30,97	EHG/F-90
M6	H16	39+125	fj	Dűlőúti felüljáró	23,9	650	27,2	EHG/F-90
M6	H17	40+516	aj	Dűlőúti aluljáró	27,39 + 27,39	479	8,63	EHG/F-90
M6	H18	41+128	fj	Dűlőúti felüljáró	30,96	935	28,5	FCI-120
M6	H19	42+434	aj	Dűlőúti aluljáró	28,16 + 30,16	508	8,63	FCI-120

Út	Híd-szám	Szelvény	a/j	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M6	H20	43+604	fj	6205.j.úti felüljáró a besnyői cs.pontnál	32,9	996	29,83	FCI-120
M6	H21	44+125	fj	Besnyői csomóponti ági felüljáró	28,9	838	28,5	FCI-120
M6	H22	44+451	fj	MÁV Bp.-Pécs vv. feletti felüljáró	19,21 + 29,67 + 29,59 + 29,37	3412	31,3	FCI-120
M6	H23	46+839	aj	Dülöüti aluljáró	27,17 + 25,17	457	8,63	FCI-90
M6	H24	49+189	aj	Iváncsai cs.pont (6207.j út) alatt	11,25 + 21,35 + 21,35 + 11,25	796	12,13	EHG/F-90
M6	H25	50+090	fj	Dülöüti aluljáró	26,05 + 29,05	480	8,63	FCI-120
M6	H26	50+163	fj	Cikolai víz felett (Északi cs.)	24,85	1675	26,46	EHG/F-90
M6	H27	50+205	fj	Dülöüti felüljáró	14,85	1661	26,61	EHG/F-90
M6	H28	51+802	fj	MÁV vv.feletti f.j. (Pusztaszabolcs-Dunaújváros)	10 x 23,8	7997	32	öszvér
M6	H29	52+029	fj	Felüljáró földút felett	12,14			acélcső
M6	H29A	52+080	fj	Felüljáró marhaátjáró felett	10,36			acélcső
M6	H31	52+718	fj	Adonyi főcsat. Feletti felüljáró	17,16 + 27,35 + 17,16	1961	28,5	EHG/F-90
M6	H33	54+524	aj	Aluljáró a 6208. jelű út alatt	14,20 + 23,45 + 23,45 + 11,15	995	12,13	EHG/F-90
M6	H34	56+663	fj	Dülöüti felüljáró	11,00 + 15,20 + 11,00	1210	32	FP
M6	H35	56+704	fj	Felüljáró a déli övcsatorna felett	6,11			acélcső
M6	H35A	0+074	fj	Földúti f.j. a Déli övcsatorna felett	14,9	133	8,63	FP
M6	H36	57+845	fj	Felüljáró földút felett	27,05 + 29,05	488	8,63	ITG-90
M6	H37	59+693	aj	Dülöüti aluljáró	26,05 + 29,05	480	8,63	FCI-120
M6	H38	61+424	fj	Rácalmási csp-i ági felüljáró	9,15 + 15,37 + 9,15	1099	32,16	FP
	H39	1+131	fj	MÁV Pusztasz.-Dunaújv. vv. feletti f.j.	15,06 + 26,22 + 14,06	594	10,63	FCI-90
M6	H40	62+006	fj	Rózsamajori út feletti felüljáró	11,85			acélcső

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M6	H40A	62+083	fj	Dajapusztai-árok feletti felüljáró	4,46			acélcső
	H40B	0+210	fj	Rózsamajori út, híd a Dajap. árok felett	7,9	72	8,63	FP
	H40C	0+086	fj	Földút t.j. a Dajapusztai árok felett	7,86	72	8,63	FP
M6	H41	63+596	aj	Dülőúti aluljáró	26,17	449	8,63	FCI-90
M6	H42	64+525	aj	Földút alatti aluljáró	16,15 + 19,25 + 19,25 + 12,15	583	8,63	ITG-90
M6	H43	65+063	fj	Felüljáró vízfolyás fölött	6,65 + 6,65			monolit
M6	H44	66+186	aj	Aluljáró földút alatt	13,18 + 22,32 + 22,32 + 13,18	619	8,63	ITG-90
M6	H45	66+697	aj	Aluljáró 62.sz. alatt	16,10 + 22,30 + 16,10	1716	22,13	ITG-90
M6	H46	67+957	fj	Földút felletti felüljáró	16	472	28,11	ITG-90
M6	H47	69+710	aj	Aluljáró a 6219.sz. út alatt	21,10 + 21,28 + 21,29 + 21,11	1036	12,13	ITG-90
M6	H48	70+825	aj	Földút alatti aluljáró	17,25 + 23,46 + 22,46 + 15,25	683	8,63	ITG-90
M6	H49	72+713	fj	Felüljáró	15,12 + 26,32 + 15,12	1747	30,56	ITG-90
csp.	B2	9+855	fj	Fj. a 6-os sz. főút körforgalmi cs.p. felett	26,26 + 28,51 + 28,51 + 26,26	3995	28,69	ITG-90
M8	B10-01	1+703	fj	Bal gyűjtőelosztópálya felüljáró, 6221.sz.út	11,36 + 20,61 + 11,36	524	11,93	ITG-90
M8	B10-02	6+595	fj	Felüljáró a 6221.számú út felett	11,36 + 20,68 + 11,36	1335	30,33	ITG-90
M8	B10-03	0+504	fj	Jobb gyűjtőelosztópálya felüljáró, 6221.sz.út	11,36 + 20,63 + 11,36	525	11,93	ITG-90
M6	B11	73+950	fj	6221. sz. út felüljárója az ap. felett	24,635 + 30,24 + 26,675	997	12,13	ITG-90
M8	B12-01	1+106	fj	Bal gyűjtőelosztópálya fj. az M6 ap. felett	24,49 + 28,48 + 24,49	949	11,93	ITG-90
M8	B12-02	7+153	fj	Felüljáró az M6 autópálya felett	24,47 + 29,89 + 24,47	2410	30,33	ITG-90

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M8	B12-03	1+076	fj	Jobb gyűjtőcsatlópálya fj. az M6 ap. Felett	24,45 + 29,85 + 24,45	947	11,93	ITG-90
M8	B1	9+414	fj	Kisapostag vízfolyás átvezetése	6,30 + 4,42			acélcső

M8 autópálya önálló szakasza (10+300 - 15+500)

Kivitelező: Duna-Újhíd konzorcium

Tervező: Főmterv Rt.

Építés alatt.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M8	1	11+214,7-12+279,7	fj	Duna jobb parti ártéri híd	12x 75 + 82,5	34 719	32,6	Acél szekrény
M8		12+280-12+591	fj	Dunaújvárosi Duna-mederhíd	307,8	12 606	41	Acél kosárfül ívhíd
M8		12+591-12+895	fj	Duna bal parti ártéri híd	4x75	9 894	32,6	Acél szekrény
M8	2	13+922	fj	Kerékpárút és 51. sz. régi főút felett	14+20+14	1 369	28,53	VB
M8	3	14+570 - 14+600	fj	Vasút és 51. sz. új főút felett	16+24+24+16	2 743	31,76	VB
M8	4	14+967	fj	Földút felett	14,6	462	31,63	VB

M7 autópálya Zamárdi - Balatonszárszó szakasz (110+678 - 125+350)

Mérnök: METRÓBER Kft.

Kivitelező: Völgyhid Konzorcium

Generál tervező: RODEN Kft.; hid tervező Pont-Terv Rt.

Várható átadás: 2006. november

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	S1	110+967	fj	felüljáró Endrédi p. felett	5,00	177	35,44	vasbeton keret
M7	S2	111+691	aj	aluljáró összekötő út alatt	10,50+18,90+18,90+11,50	678	11,13	monolit bordás Vb.
M7	S3	112+751	fj	felüljáró Tóközpusztai bekötő út felett	27,09	767	28,3	FCI - 90/26,80
M7	S4	114+246	aj	aluljáró 65101. j. út alatt	15,30+18,56+21,56+17,30	822	12,13	FCI - 90
M7	S5	115+841	fj	felüljáró földút felett	11,00	825	75,00	vasbeton keret
M7	S6	116+666	aj	aluljáró földút alatt	13,30+22,56+19,56+14,30	602	8,63	FCI - 90
M7	S7	117+729	fj	völgyhid	27,00 + 3x36,00 + 29,00	4714	29,63	előretolt szekrény
M7	S8	118+555	fj	felüljáró földút, vadátjáró felett	15,12+15,32+15,12	1664	36,13	FCI - 90
M7	S9	119+291	aj	aluljáró földút alatt	15,05+21,20+19,20+13,05	592	8,63	FCI - 90
M7	S10	119+972	aj	aluljáró vadátjáró, földút alatt	15,00+24,00+24,00+15,00	1880	23,5	monolit bordás Vb.
M7	S10/a	120+430	aj	aluljáró csomóponti út alatt	16,30+20,06+20,06+16,30	882	12,13	monolit bordás Vb.
M7	S11	121+676	fj	Kőröshegyi völgyhid 120+732 - 122+620 km között	60 + 95 + 13 x 120 + 95 + 60	44506	23,8	trapéz kesztmcsettű szekrénytartós
M7	S12	123+012	fj	felüljáró földút felett	27,10	756	27,90	FCI - 90/26,80
M7	S13	124+291	fj	felüljáró vadátjáró, földút felett	13,12+13,28+13,12	1112	28,13	FCI - 90
M7	S14	124+947	fj	Völgyhid	32,00 + 6x40,00 + 32,00	9819	33,17	előretolt szekrény

M7 autópálya Balatonszárszó - Ordacsehi szakasz (125+350 - 145+000)**Átadva: 2005. július 15.**

Mémők: METRÓBER Kft.

Kivitelező: Szárszó Konzorcium

Generál tervező: Uvater Rt.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	S16	125+752	fj	Völgyhíd	32 + 40 + 40 + 40 + 40 + 40 + 32	8390	33,17	tolt
M7	S17	126+338	aj	aluljáró földút alatt	15,1 + 26,2 + 24,2 + 15,1	627		FCI - 90
M7	S18	126+983	aj	aluljáró 65102. j. út alatt	13,12 + 17,21 + 18,2 + 13,1	729		FCI - 90
M7	S19	128+094	aj	aluljáró földút alatt	27,1+29,1	439		FCI - 120
M7	S20	128+731	fj	felüljáró Nagymetszés csatorna	Tubosider			
M7	S21	128+979	fj	felüljáró Kismetszés csatorna felett	25,48	854		FCI - 90/24,80
M7	S22	129+105	aj	aluljáró Balatonöszöd-Szólád összekötő út	29,12+27,12	866		FCI - 120
M7	S22/A	3+309	fj	felüljáró Nagymetszés csatorna	12,83	160		UH - 12,80
M7	S23	129+826	aj	aluljáró burkolt út alatt	28+30	452		FCI - 120
M7	S24	130+570	fj	völgyhíd	25,4 + 31,83 + 31,83 + 25,4	3465		FCI - 120
M7	S26	131+825	fj	felüljáró burkolt út felett	11,6	744		keret
M7	S27	132+021	fj	völgyhíd	27,31 + 31,50 + 31,50 + 27,29	5381		tolt
M7	S28	133+267	aj	aluljáró földút alatt	25+23,2+11	402		FCI - 90
M7	S29	134+187	fj	felüljáró 67. sz. út felett	11,08 + 14,3 + 21,4 + 11,08	2277		FCI - 90
M7	S30	134+831	fj	felüljáró Tettes-patak felett	11,04	368		UH 45/10,80
M7	S31	134+984	aj	aluljáró földút alatt	23,05+23,05	546		FCI - 90/22,80
M7	S31/V1	135+800	fj	felüljáró vadátjáró felett	11,1+11,1	614		UH 45/10,80
M7	S31/V2	137+150	aj	aluljáró vadátjáró alatt	12+16,75+16,75+12	1326		monolit
M7	S32	138+088	aj	aluljáró Május 1. út alatt	11,1 + 18,35 + 17,95 + 13,1	589		FCI - 90

Út	Híd-szám	Szelvény	a)/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	S33	138+838	aj	aluljáró burkolt út alatt	17+24,4+23,4+9	724		FCI - 90
M7	S34	139+799	aj	aluljáró burkolt út alatt	15+23,25+22,25+9	680		FCI - 90
M7	S36	140+409	fj	felüljáró Forró patak felett	19,15 + 25,4 + 25,4 + 19,15	2144		FCI - 90
M7	S37	141+232	aj	aluljáró földút alatt	16,05 + 17,25 + 17,25 + 15,05	511		FCI - 90
M7	S39	142+348	aj	aluljáró 6711. sz. út alatt	12,1 + 18,2 + 18,2 + 10,1	985		FCI - 90
M7	S40	143+416	fj	felüljáró Jamai-patak és vadátjáró felett	12,1+14,5+12,1	526		UH 45
M7	S41	144+089	aj	aluljáró földút alatt	23,05+23,05	360		FCI - 90/22,80
M7	S41/V	144+650	aj	aluljáró vadátjáró alatt	12+16,15+16,15+12	1385		monolit

M7 autópálya Ordacsehi Balatonkeresztúr szakasz (145+000 - 170+700)

Mérmők: Metrober Kft.

Kivitelező: Vegyépszer Rt.

Tervező: Uvaterv Rt., Főmterv Rt., MSc Kft.

Várható áttadás: 2006. április

Út	Híd-szám	Szelvény	a)/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	S42	145+235	aj	aluljáró a 67101. j. út alatt	9,0 + 16,50 + 16,50 + 9,0	714	13,98	bordás vb. lemez
M7	S43	148+500	fj	felüljáró vadátjáró felett	17,90	518	28,13	FCI-90/17,80
M7	S44	148+582	aj	aluljáró földút alatt	23,10+23,10	427	9,13	FCI-90/22,80
M7	S45	149+480	fj	felüljáró Fehérbécsényi lecsapoló felett	20,00	646,5	31,38	FCI-90/19,80
M7	S46	150+108	aj	aluljáró a 6701. j. út alatt	12,10 + 17,20 + 17,20 + 12,10	718,4	12,13	FCI-90
M7	S47	150+709	fj	felüljáró a MÁV Fonyód-Kaposvár vv. felett	19,20+25,50+11,20	1776	31,38	FCI-90
M7	S48	150+949	fj	felüljáró földút, vadátjáró felett	10,80	505	43,5	
M7	S49	152+146	fj	felüljáró Pogány-völgyi víz, vadátjáró felett	12,10+22,54+12,10	1464	30,89	FCI-90
M7	S50	152+953	fj	felüljáró a csisztoi csatorna	18,60 + 11x25,20 + 18,60	9491	30,89	FCI-90

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	S51	153+328	aj	aluljáró csisztai összekötő út alatt	24,10+25,11	604,7	12,13	FCI-90
M7	S52	154+254	fj	felüljáró a Jankovich-árok felett	24,90	762,51	30,89	FCI-90/24,80
M7	S53	155+177	fj	felüljáró Széchenyi-árok, vadátjáró felett	19,94	617	30,89	FCI-90/19,80
M7	S54	155+996	fj	felüljáró Medvogna csatorna, vadátjáró felett	21,92	676,4	30,89	FCI-90/21,80
M7	S54/v	155+900	aj	aluljáró vadátjáró alatt	12,00 + 16,15 + 16,15 + 12,00	1383	20,00-27,98	bordás vb. lemez
M7	S55	156+890	fj	felüljáró Táskai-csatorna felett	12,90	435,8	33,39	UH-45/12,80
M7	S56	157+900	fj	felüljáró Határárok, vadátjáró felett	24,90	766,1	30,89	FCI-90/24,80
M7	S57	159+007	fj	felüljáró a balatonfenyvesi kisvasút felett	25,10+25,10	1516,7	30,89	FCI-90/24,80
M7	S58	159+400	fj	felüljáró a Nyugati főcsatorna fölött	16,15+24,15	1308	32,64	FCI-90
M7	S59	159+861	aj	aluljáró a balatonfenyvesi csp. ág alatt	13,04 + 20,55 + 20,55 + 13,22	826,7	12,13	ITG-90
M7	S60	162+574	fj	felüljáró a Jancsi.árok, vadátjáró felett	24,56	713,7	29,93	ITG-90/23,80
M7	S61	163+535	fj	felüljáró vadátjáró felett	25,72	747,5	29,93	ITG-90/17,80
M7	S62	164+751	fj	felüljáró árok és vadátjáró felett	22,00	747,5	29,93	ITG-90/21,80
M7	S63	166+429	fj	felüljáró B.szentgyörgy-Somogy-szob vasút fölött	16,1 + 27,4 + 33,4 + 30,4 + 27,4 + 16,1	4489,5	29,93	FCI-120
M7	S64	166+996	fj	felüljáró földút, vadátjáró felett	25,00	870,5	34,845	ITG-90/24,80
M7	S65	167+594	aj	aluljáró 6707. j. út alatt	11,00 + 17,50 + 18,50 + 13,00	714	11,7	bordás vb. lemez
M7	S66	168+755	fj	felüljáró földút, vadátjáró felett	24,00	759,2	31,73	ITG-90/23,80
M7	S67	169+770	aj	aluljáró vadátjáró alatt	13,30 + 17,40 + 17,40 + 13,30	1450	25,4	bordás vb. lemez
M7	S68	170+135	aj	aluljáró 68. sz. út alatt	13,34 + 25,63 + 21,60 + 13,32	1113	14,93	ITG-90
7	S69	174+147	fj	felüljáró a Pogányvölgyi víz felett	4,70+6,80+4,70	325	19,35	FP - FT

M7 autópálya Balatonkeresztúr - Nagyakanizsa szakasz (170+700 - 205+247)

Előkészítés alatt.

M7 autópálya Nagyakanizsa - Becsehely szakasz (205+247 - 222+550)

Mémők: UNITEF'83 Rt.

Kivitelező: Betonút Rt.

Tervező: Uvaterv Rt.

Várható átadás: 2006. december

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Hídhossz [m]	Felület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	H1	206+442	fj	Felüljáró a Péterfai árok és vadátjáró felett (Z18)	25,40	787,40	31,00	
M7	H2	207+535	aj	Aluljáró a 7511 j. út alatt (Z19)	55,12	668,61	12,13	
M7	H3	209+242	fj	Felüljáró Lazsnak-patak felett (Z21)	15,60	507,94	32,56	
M7	H4	209+682	fj	Felüljáró a 74. sz. főút felett (Z22)	45,00	1386,00	30,80	
M7	H5	210+072	fj	Felüljáró MÁV Szombathely-Nagykanizsa v.v. felett (Z23)	60,20	1941,45	32,25	
M7	H6	210+512	aj	Aluljáró a távlati 74. sz. főút alatt (Z24)	50,60	897,14	17,73	
M7	H7	210+840	fj	Felüljáró Principális-csatorna felett (Z25)	16,60	526,72	31,73	
M7	H8	212+885	aj	Aluljáró burkolt út alatt (Z26)	59,20	718,10	12,13	
M7	H9	214+190	fj	Felüljáró vadátjáró felett (Z26/V)	19,60	556,35	28,39	
M7	H10	215+519	aj	Aluljáró földút alatt (Z26/F)	69,00	595,47	8,63	
M7	H11	216+083	fj	Felüljáró Mántai-patak felett (Z27)	6,20	686,15	110,67	
M7	H12	217+134	aj	Aluljáró földút alatt (Z29)	50,80	438,40	8,63	
M7	H13	217+902	fj	Felüljáró Berki-patak+vadátjáró felett (Z31)	57,78	1842,03	31,88	
M7	H14	218+430	aj	Aluljáró 7. sz. főút alatt (Z32)	61,52	1084,60	17,63	
M7	H15	219+268	aj	Aluljáró földút alatt (Z33)	59,15	510,46	8,63	
M7	H16	220+327	fj	Felüljáró Ibrikő-patak felett (Z34)	6,00	418,56	69,76	
M7	H17	221+334	aj	Aluljáró földút alatt (Z35)	46,80	403,88	8,63	

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Híd hossz [m]	Felület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	H18	220+982	fj	Felüljáró Rigyáci-patak+vadátjáró felett (Z36)	41,53	1251,30	30,13	
M7	H19	222+010	fj	Felüljáró Újkúti Bűdös-árok és vadátjáró felett (Z37)	41,60	1253,41	30,13	
M7	H20	222+540	aj	Aluljáró 68157 j. út alatt (Z38)	47,00	570,11	12,13	
M7	H21	224+079	aj	Aluljáró a becsehelyi csomópont útja alatt (Z39)	54,00	655,02	12,13	
	H22	2+531	fj	Felüljáró Lazsnak-patak felett 74. sz. főút 2+531,35 (Z22/1)	14,65	205,54	14,03	
	H23	0+591	fj	Felüljáró Lazsnak-patak és a távlati 74. főút felett (Z24/1)	14,80	182,04	12,30	
M7	H24	215+774	fj	Felüljáró Berki-patak felett a 7. sz. főút 215+773 (Z32/1)	9,80	123,77	12,63	

M7 autópálya Becsehely - Letenye szakasz (222+550 - 231+317)

Átadva: 2004. szeptember 15.

Mérmők: Utiber Kft.

Kivitelező: Strabag Rt.

Tervező: Uvaterv Rt.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	H2	224+475	aj	aluljáró 6836. j. út alatt	16,10 + 16,40 + 16,40 + 16,10	796	12,13	FCI-90/15,80
M7	H3	226+817	aj	aluljáró vadátjáró alatt	12,00 + 15,20 + 15,20 + 12,00	1337	24,2	bordás vb. lemez
M7	H4	227+510	aj	aluljáró 6835. j. út alatt	12,10 + 21,50 + 19,50 + 12,10	805	12,13	FCI-90
M7	H5	228+465	aj	aluljáró mellékút alatt	10,00 + 20,50 + 16,00 + 11,00	670	11,63	bordás vb. lemez
M7	H6	229+687	aj	aluljáró M7-M70 elválasztási csp. "B" ága alatt	10,00 + 15,00 + 18,50 + 10,00	586	10,83	bordás vb. lemez
M7	H7	230+254	aj	aluljáró az M7/M70 elv. Csp. "a" ág alatt	51,98+25,26	1811	23,45	
M7	H8	230+996	fj	felüljáró Béci-patak felett	26,02	867	32,33	FCI-90/25,80
M7	H9	231+059	aj	aluljáró mellékút alatt	11,10 + 17,20 + 17,20 + 11,10	580	10,13	FCI-90

Út	Híd-szám	Szelvény	a/j/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M70	H12	1+391	fj	felüljáró Béci-patak felett	25,95	999	37,33	FCI-90/25,80
	H13	0+061	fj	felüljáró Borsfai-patak felett	15,15	248	15,63	UH-45/14,80
	H14	0+079	fj	felüljáró Béci-patak felett	15,00	119	7,63	UH-45/14,80

M7 autópálya Letenye - országhatár szakasz (231+317 - 232+524)

Tervező: Uvaterv Rt.

Előkészítés alatt (kiviteli tervek készítése)

Út	Híd-szám	Szelvény	a/j/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M7	H10	232+207	fj	felüljáró hullámtér felett	14,10 + 14,20 + 14,10	1270	29,67	UH-45/13,80
M7	H11	232+524	fj	felüljáró a Mura folyó felett	36,00 + 3x48,00 + 36,00	6221	29,67	öszvér

M70 autópálya Letenye - Tornyiszentmiklós (0+000 - 18+600)

Átadva: 2004. szeptember 15.

Mémők: Utiber Kft.

Kivitelező: Strabag Rt.

Tervező: PontTERV Rt.

Út	Híd-szám	Szelvény	a/j/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
7	B1	231+605	aj	felüljáró Béci-patak felett "7. sz. főút"	12,9	184,7	12,13	FP 14,00
M70	B2	0+308	aj	aluljáró 7. sz. főút alatt	13,20 + 21,60 + 23,70 + 13,20	854	12,13	FCI-90
M70	B2/b	0+845	aj	aluljáró csomóponti ág alatt	27,14+27,14	799	16,13	FCI-90/26,80
M70	B3	2+365	aj	aluljáró földút alatt	25,10+25,10	395	8,13	FCI-90/24,80
M70	B3/a	3+060	fj	felüljáró vadátjáró felett	10,6	153	13,63	FP 10,60
M70	B4	4+204	aj	aluljáró burkolt út alatt	25,24+26,24	511	10,13	FCI-90
M70	B5	4+935	fj	felüljáró Mura holtág felett	24,9	341	13,63	FCI-90/24,80
M70	B6	5+700	fj	felüljáró Murarátka Béke utca felett	10,6	193	17,65	FP 10,60
M70	B7	6+720	fj	felüljáró a Mura ártér felett	24,9	393	15,65	FCI-90/24,80

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M70	B8	8+208	aj	aluljáró Alsószemenyeci békötő út alatt	12,20 + 17,50 + 17,50 + 12,20	589	10,13	FCI-90
M70	B9	8+821	aj	aluljáró a 75149. j. út alatt	12,10 + 19,50 + 19,50 + 12,10	626	10,13	FCI-90
M70	B10	9+195	fj	felüljáró a Szentadorjáni patak felett	10,6	336	31,63	FP 10,60
M70	B11	10+881	aj	aluljáró Csörnyecföldi- Muraszemenyei út	12,10 + 17,50 + 17,50 + 12,10	582	10,13	FCI-90
M70	B12	12+288	aj	aluljáró Vörösökpusztai- Cserneci út alatt	25,13+25,13	499	10,13	FCI-90/24,80
M70	B12/a	13+275	fj	felüljáró vadátjáró felett	10,6	168	15,38	FP 10,60
M70	B13	14+191	aj	aluljáró Kerkaszentkirályi út alatt	26,33+26,33	523	10,13	FCI-90/25,80
M70	B14	15+422	aj	aluljáró Dobri- Kerkaszentkirályi ö. út alatt	24,10+24,10	474	10,13	FCI-90/23,80
M70	B15	15+520	fj	felüljáró Kerka folyó mellékága felett	13,10+25,20+13,10	1386	13,63	FCI-90
M70	B16	15+825	fj	felüljáró Kerka folyó felett	13,10+25,20+13,10	1386	13,63	FCI-90
M70	B17	16+651	aj	aluljáró Tornyiszentmiklósi esp-i ág alatt	25,05+25,05	496	10,13	FCI-90/24,80
M70	B18	17+521	aj	aluljáró a MAORT- lakótelepi út alatt	13,15 + 16,30 + 16,30 + 13,15	579	10,13	FCI-90

M9 félautópálya 51. és 54. sz. főutak közötti szakasza

Tervező: Út-Test - MSc konzorcium

Engedélyezési tervek elkészültek.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M9	1	20+712	aj	Aluljáró az 51.sz. főút alatt	27,05+27,05	970	17,62	FCI tartó
M9	2	23+549	aj	Aluljáró burkolt út alatt	10,26 + 27,62 + 10,26	423	8,63	FCI tartó
M9	3	24+093	fj	Szántódpusztai csatorna	4,69	122	25,96	hullám. acéllemez
M9	4	24+653	fj	Sárközi II.sz. főcsat. és földút f.	15,05+23,05	613	15,88	előregyártott tartó
M9	5	25+288	aj	Aluljáró földút alatt	10,05 + 27,2 + 10,05	416	8,63	előregyártott tartó
M9	6	27+190	fj	Felüljáró vadátjáró felett	3,83	69	18,07	hullám. acéllemez
M9	7	27+519	fj	Legelői I.sz. csatorna felett	20,9	346	15,88	előregyártott tartó
M9	8	27+950	aj	Aluljáró földút alatt	10,52 + 28,15 + 10,52	432	8,63	előregyártott tartó
M9	9	29+983	fj	Felüljáró a Dunavölgyi főcsatorna felett	15,11 + 23,3 + 12,11	1462	14,22 + 14,22	előregyártott tartó
M9	10	30+322	aj	Aluljáró az 54.sz. főút alatt	27,095 + 27,095	972	17,63	előregyártott tartó

M35 autópálya I. szakasza (0+000 - 35+270)

Kivitelező: Strabag Rt.

Tervező: Uvater Rt.

Építés alatt.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M35	1	3+070	aj	Földút - aluljáró	26,4+26,4	462	8,63	FCI
M35	2	3+817	fj	Hortobágy főcsatorna és vadátjáró - felüljáró	11,27 + 18,5 + 11,27	1 186	14,13 + 14,13	UBx 70
M35	3	4+950	aj	Vadátjáró - aluljáró	(12+15,75)*2	1 332	20-27,98	monolit
M35	4	5+890	aj	Burkolt út - aluljáró	12,05 + 14,2 + 14,2 + 13,05	467	8,63	FCI
M35	5	6+580	fj	Hort.-Kadarcas össz. csat. és vadátjáró - felüljáró	9,31+18,54+9,31	1 243	16,32 + 16,32	UBx 70
M35	6	8+450	aj	35. sz főút kerrekciója - aluljáró	12,77 + 18 + 18 + 14,17	776	12,13	monolit

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M35	7	186+790	aj	M35 "B" ág - aluljáró	16,66 + 21,22 + 21,26 + 16,08	1 579	20,73	monolit
M35	8	8+614	fj	Kadarc- Karácsonyfoki főcsatorna - felüljáró	14,9	435	14,13 + 14,13	UBx 70
M35	9	48+404	fj	Kadarc- Karácsonyfoki főcsatorna - felüljáró	16+25,2+16	702	12,13	FCI
M35	10	12+140	fj	Kelcti-főcsatorna - felüljáró	44+60+44	4 285	14,15 + 14,15	öszvér
M35	11	14+110	aj	3323j. út - aluljáró	(11,25+17,4)*2	703	12,13	FCI
M35	12	17+155	fj	Vadátjáró - felüljáró	15,9	498	16,48 + 13,88	FCI
M35	13	17+790	aj	Földút - aluljáró	25,05+21,05	402	8,63	FCI
M35	14	19+430	fj	Vadátjáró - felüljáró	15,9	455	13,88 + 13,88	UBx 70
M35	15	20+850	aj	35. sz főút korrekciója - aluljáró	14,17 + 18 + 18 + 12,77	776	12,13	monolit
M35	16	21+690	aj	Burkolt út- aluljáró	25,1+25,1	438	8,63	FCI
M35	17	24+160	aj	3318 j. út - aluljáró	11 + 16,2 + 16,2 + 11	667	12,13	FCI
M35	18	26+275	aj	3319 j. út - aluljáró	24,1+24,1	592	12,13	FCI
M35	19	28+732	fj	Vadátjáró - felüljáró	21,6	622	13,88 + 13,88	FCI
M35	20	30+100	aj	Földút - aluljáró	25,1+25,1	438	8,63	FCI
M35	21	32+590	aj	Földút - aluljáró	10,05 + 14,2 + 16,2 + 11,05	451	8,63	FCI
M35	22	34+082	aj	Vadátjáró - aluljáró	(11,8+15,75) x 2	1 332	20-27,98	monolit
M35	23	34+420	aj	Földút - aluljáró	14,26 + 22,5 + 17,5 + 15,26	607	8,63	FCI

M35 autópálya II. szakasza (35+270 - 43+866) és 354. sz. főút (0+000 - 4+100)

Kivitelező: MOTA

Tervező: Uvaterv Rt.

Építés alatt.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
M35	1	36+651	aj	354 sz. főút - aluljáró	15,05 + 25,3 + 25,3 + 13,05	1 607	10,13 + 10,13	FCI
M35	2	38+080	fj	33 sz. főút; Debrecen-Füzésabony vv. - felüljáró	21,24 + 32,5 + 23,5 + 23,24	4 704	(10,13 + 13,13)*2	FCI
M35	3	39+770	aj	Kishegyesi út - aluljáró	13,05 + 25,3 + 25,3 + 14,05	950	12,13	FCI
354	4	3+823	fj	Tócó-völgy és 35. sz. főút - felüljáró	21,35 + 8*31,3 + 29,3 + 21,35	3 780	11,63	FCI
M35	5	41+460	aj	Földút - aluljáró	22,05+23,05	394	22,05 + 23,05	FCI
354	6	1+472	fj	Földút - aluljáró	20,0+22,0	370	20,0+23,0	FCI

4. sz. főút Vecsés és Üllő elkerülő szakasz

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
4	205	20+503,5	aj	Aluljáró a repülőtéri bekötő út alatt	9,7 + 14,8 + 16,9 + 9,7	705	13,63	monolit
4	220	22+059,6	aj	Aluljáró régi Ecséri út korrekciója alatt	20,34+20,34	423	10,13	FCI-90
4	232	23+261,7	fj	Felüljáró a Maglódi (17.) csatorna felett	11,0	270	23,73	FP-30
4	240	24+035,5	aj	Aluljáró a 3101 j. út korrekciója alatt	10,8 + 13,5 + 14,3 + 15,3 + 13,0 + 10,8	1 151	14,70	monolit
4	246	24+697,8	fj	Felüljáró az M0-4 "B" csp-i ág felett	9+14,5+10	866	25,83	monolit
4	246/gy1	1+065,88	fj	Felüljáró az M0-4 "B" csp-i ág felett (ip)	9+14,5+10	346	10,13	monolit
4	246/gy2	1+074,77	fj	Felüljáró az M0-4 "B" csp-i ág felett (bp)	9+14,5+10	346	10,13	monolit
4	411	24+924	fj	M0 autópálya aluljárója a 4.sz. főút elk. szak. főpálya alatt	12,53+14,11+19,90+21,41+14,11+11,13	2 372	25,83	monolit

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
4	411/gy1	1+291	fj	M0 autópálya aluljárója a 4.sz. főút elk. szak. jobb oldali gyűjtő-csosztó pálya alatt	12,25+14,11+19,90+21,41+14,11+11,13	948	10,13	monolit
4	411/gy2	0+850	fj	M0 autópálya aluljárója a 4.sz. főút elk. szak. bal oldali gyűjtő-csosztó pálya alatt	12,69+13,93+19,66+21,14+13,93+11,55	948	10,13	monolit
4	262	26+221	fj	Felüljáró a Gyáli 1. sz. csatorna felett	8,8	223	23,73	UH-45
4	268	26+879	aj	Aluljáró földútkorrekció alatt	12,09+15,11+15,91+11,6	506	9,13	monolit
4	301	30+191	fj	Felüljáró MÁV Bp-Cegléd vv. felett	28,24 + 32,64 + 26,24	1 071	12,13	FCI-120
4	F/02	0+208	fj	Földúti híd Gyáli 1.sz. csat. és földút felett	25,85	233	8,63	EHG/F-90
4	262/K	0+231	fj	Gyáli 1. sz. csatorna földúti hídja	8,8	83	8,63	UH-45

4. sz. főút négy nyomúsítása (56+000 - 60+600)

Kivitelező: Vegyépszer Rt.

Tervező: TURA-Terv

A forgalomnak átadva.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
4	1	57+642	aj	Aluljáró földút alatt	25,5+25,5	460	8,63	FCI

4. sz. főút négy nyomúsítása (69+600 - 76+800)

Kivitelező: Vegyépszer Rt.

Tervező: TÓNUS

Kiviteli tervek elkészültek.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
4	1	70+730	aj	Aluljáró földút alatt	25,3+25,3	461	8,63	UBx
4	2	75+140	fj	Felüljáró a Perje patak felett	5,6+8,65+5,6	302	12,56	monolit
4	3	76+116	aj	Aluljáró földút alatt	26,17+26,17	465	8,63	UBx

4. sz. főút Abony elkerülő szakasza (76+800 - 94+450)

Kivitelező: Vegyészer Rt.

Tervező: Uvaterv Rt.

A forgalomnak átadva.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/űj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
4	1	78+890	aj	Aluljáró földút alatt	25,1+25,1	410	8,13	FCI
4	2	93+845	aj	Aluljáró a 32. és 40. sz.utak alatt	11,1 + 18,4 + 11,1	632	14,63	FCI

44. sz. főút Békéscsaba elkerülő (123+585 - 127+056)

Kivitelező: Betonút Rt.

Tervező: TURATerv

A forgalomnak átadva.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/űj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
44	1	123+806	fj	Élővíz csatorna híd	18,4	445	16	FCI
44	2	123+834	fj	Kerékpáros aluljáró	2,7	44	2,4	monolit
44	3	126+046	fj	Dobozi úti gyalogos aluljáró	4,8	65,5	4,2	monolit

44. sz. főút Békéscsaba-Gyula négynyomásítás (127+056 - 134+470)

Kivitelező: Betonút Rt.

Tervező: 1, 2: Utiber; 3-6: Planing

A forgalomnak átadva.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/űj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m ²]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
44	1	129+412	fj	Szervízúti híd	13,63	104	7,83	monolit
44	2	129+030	fj	Kerékpárút híd	14	75	4	EHG/F80
44	3	131+926	fj	Jánoszugi közúti felüljáró	27,25 + 24,56 + 27,25	2 298	28,73	FCI
44	4	130+589	aj	Pósteleki gyalogos aluljáró	4,1	103	3,6	monolit
44	5	132+995	fj	Jánoszugi gyalogos aluljáró	4,1	103	3,6	monolit
44	6	134+550	fj	Gyulai gyalogos aluljáró	4,1	56	3,6	monolit

51. sz. főút Dunavecse elkerülő szakasz

Kivitelező: Hoffmann Rt.

Tervező: Kánya és Társa Bt.

Kiviteli tervek elkészültek.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélcsésség [m]	Felszerkezet
51	1	7+528,49	fj	Felüljáró vasútvonal f.	12,21 + 22,56 + 22,56 + 12,21	858	12,13	FCI
51	2	0+511,075	fj	Felülj. vasútvonal és 51.sz. főút f.	12,0 + 15,0 + 12,0	485	12,13	FP

52. sz. főút Dunaföldvár tehermentesítő út

Kivitelező: Betonút Rt.

Tervező: Uvaterv Rt.

A forgalomnak átadva.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélcsésség [m]	Felszerkezet
52	1	60+640	fj	Felüljáró Duna utca felett	35,00	448	12,8	acél
52	2	61+564	fj	Felüljáró földút felett	9,6	154	16,05	vb
52	3	62+502	fj	Felüljáró földút felett	7	85	12,2	vb
52	4	63+142	fj	Felüljáró 6 sz. főút felett	15,24	187	12,25	vb

63. sz. főút Székesfehérvár nyugati elkerülő szakasza I. (93+200 - 96+350)

Mérnök:

Kivitelező: Betonút Rt.

Tervező: 1: Stabil Plan; 2: Encon

A forgalomnak átadva.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélcsésség [m]	Felszerkezet
63	1	94+362	aj	aluljáró a 7201. j. Székvár- Úrhidai út alatt	21+21	524	12	EHG/F
63	2	95+700	fj	gyalogos kerékpáros út felett kerethíd	6	192	27,43	monolit

63. sz. főút Székesfehérvár nyugati elkerülő szakasza II. (96+350 - 100+500)

Mémők:

Kivitelező: Betonút Rt.

Tervező: 1, 5: SpeciálTerv; 2: Encon; 3, 4: QualiPLAN; 6: Kánya és Társa

Építés alatt.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
63	1	96+416	fj	Szfvár- Celldömölk vasút feletti híd	25,95	670	23,13	EHG/F
63	2	96+830	fj	Aszalvölgyi árok hídja	16,84	428	23,13	FCI
63	3	97+939	fj	Közúti híd a Gajapatak felett	31,65	767	23,13	FCI
63	4	99+130	fj	ART út átvezetéséhez vb kerethíd	17,94	879	23,13	monolit
63	5	99+335	fj	MAV Szfvár-Komárom vv feletti híd	15+15	923	27,73	EHG/F
63	6	100+130	fj	Gyalogos-kerékpáros aluljáró	4	420	23,13	monolit

76. sz. főút Zalaegerszeg elkerülő szakasz (0+000 - 6+700)

Kivitelező: Vegyépszer Rt.

Tervező: Vianovplán

A forgalomnak átadva.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
761	1	55+996	fj	Nagypáli patak híd	4,10	54	7,50	Hull. acélcső
761	2	58+066	fj	Ságodi patak híd	5,80	74	7,50	Hull. acélcső
761	3	59+356	fj	Szentmártoni patak híd	8,00	113	7,50	Monolit vb.

81. sz. főút Győr új bevezető szakasz (81+205 - 82+687)

Kivitelező: Győr-81 Konzorcium 2006

Tervező: Tura-TERV

Építés alatt.

Út	Hid-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
81	1	82+098	fj	MÁV feletti híd	24,4 + 26,4 + 26,4 + 17,4	1911	18,38	ITG 90 tartó

84. sz. főút Sárvár elkerülő szakasz (60+000 - 65+500)

Kivitelező: Vegyépszer Rt.

Tervező: 1-2, 4-6: Tura-TERV; 3: Főmterv Rt.

A forgalomnak átadva.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
84	1	62+103	fj	Csörnőc-Herpenyő (cső)	2,47	209	84,65	Hull. acélcső
84	2	62+300	fj	Rába-ártéri-híd	17,05 + 25,2 + 17,05	730	12,13	FCI 90
84	3	62+712	fj	Rába-híd	21,0 + 78,0 + 27,0	1564	12,13	acél ívhíd
84	4	63+103	fj	MÁV feletti híd	27,15 + 33,55 + 31,15	1128	12,13	FCI 120
84	5	64+320	fj	Gyöngyös patak híd	10,4	141	12,13	UH
84	6	64+872	fj	Szaput árok híd	8,4	150	15,63	UH

89. sz. főút Szombathely elkerülő szakasz III. (0+000 - 4+400)

Kivitelező: Vegyépszer Rt.

Tervező: UNITEF Kft.

A forgalomnak átadva.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
89	1	0+685	fj	Gyöngyös-patak-híd	10,10 + 13,40 + 10,10	420	12,13	UH
89	2	0+779	fj	Prenor üzemi híd1.	10,10 + 13,40 + 10,10	420	12,13	UH
89	3	0+982	fj	Prenor üzemi híd 2.	10,10 + 13,30 + 10,10	417	12,13	UH
89	4	1+628	fj	Perint-patak-híd	12,15 + 13,50 + 12,15	657	19,13	UH

3302 j. út Mezőkövesd déli elkerülő szakasz

Kivitelező: Betonút Rt.

Tervező: Tónus

Építés alatt.

Út	Híd-szám	Szelvény	aj/fj	Akadály	Támaszköz [m]	Hídfelület [m2]	Teljes szélesség [m]	Felszerkezet
3302	1	1+332	fj	MÁV Bp-Miskolc feletti híd	20,3 + 21,5 + 12,3	770	12,5	FCI
3302	2	1+439	fj	MÁV iparvágány feletti híd	27	367	12,25	FCI

Állami Autópályakezelő Rt. hidász tevékenysége

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
M0	3+287	192	90418 j. út fölötti híd	Speciálterv Kft.	
M0	3+474	193	M0-M7 csp. M7 fölötti csp-i híd		
M0	2+003	776	Bevásárló központi M0 fölötti csp-i híd		
90418	0+424	9117	M0-M7 csp. 8103 j. út fölötti csp-i híd		
90418	0+787	9118	M0-M7 csp. M7 fölötti csp-i híd		
90426	0+315	9122	M0-M7 csp. 90418 j. út fölötti csp-i híd		
90426	0+802	9123	M0-M7 csp. M7 fölötti csp-i híd		
M0	13+734	203	M0-6 csp. Bp.-Szfv. vasút fölötti híd	Kicsihíd Kft. – Betonplasztika Kft.	
M0	7+520	780	M0 fölötti földúti híd		
M0	6+559	778	M0 fölötti földúti híd		
M0	9+336	782	M0-7 csp. M0 fölötti csp-i híd		
M0	7+050	779	M0 fölötti gyalogoshíd		
M0	8+795	781	M0 fölötti diósdí Nárcisz utcai híd	Pannon Freyssinet Kft.	
M0	7+800	196	8102 j. út fölötti híd		
M0	4+665	777	M0 fölötti földúti híd		
M0	13+406	202	Bp.-Pusztaszabolcs vasút fölötti híd		
M0	2+803	191	Dulácska völgyhíd	MSc Kft. – TLI Kft.	
90401	0+742	9105	M0-M1 csp. M1 fölötti csp-i híd (2)		
90408	0+386	9110	M0-M1 csp. 100. út fölötti csp-i híd		
90413	0+199	9115	M0-M1 csp. M1 fölötti csp-i híd		
90413	0+406	9116	M0-M1 csp. 90401 j. út fölötti csp-i híd		
M1	106+626	175/1-2	Győr keleti csp. 10479 j. út fölötti híd		

M1	115+150	177/1-2	Győr iparipark csp. 81. főút fölötti híd	MSc Kft. – TLI Kft.	
M1	118+407	179/1-2	Szabadhegyi csp. 82. főút fölötti híd		
M1	122+338	182/1-2	83. sz. főút fölötti híd		
M1	122+926	183/1-2	Ménfőcsanaki csp. 83. főút fölötti híd		
M1	129+118	189/1-2	Győr nyugati csp. 85. főút fölötti híd		
M1	124+390	186/1-2	Rába-híd	Keller Plusz Kft.	
M1	126+649	188/1-2	GYSEV Győr-Sopron vasút fölötti híd		
M1	123+589	184/1-2	Holt-Marcál-híd		
M1	168+376	2547/1-2	Bányató fölötti híd	Utiber Kft.	
M1	66+796	5546	Tatai csp. M1 fölötti 8119j. úti híd		
M1	77+400	5591	M1 fölötti 8142 j. úti híd		
M1	111+485	6132	Győrszentiváni M1 fölötti 8136 j. úti híd		
M1	116+555	6133	M1 fölötti 8222 j. úti híd		

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
M0	8+795	781	M0 fölötti diósdai Nárcisz utcai híd	Speciálterv Kft.	aszfalt dilatáció csere, korr. védelem
M0	7+520	780	M0 fölötti földúti híd		burkolat- és háttöltés jav., dilatációs szerk. csere
M0	28+602	205	Gyáli-patak-ág-híd		burk. csere, korr. védelem, víztelenítés
90413	0+199	9115	M0-M1 csp. M1 fölötti csp-i híd		aszfalt dilatáció csere, korr. védelem
90418	1+175	9117	M0-M7 csp. 8103 j. út fölötti híd (4)		aszfalt dilatáció csere, korr. védelem, lecsés elleni védelem
90426	0+315	9122	M0-M7 csp. 90418 j. út fölötti csp-i híd		aszfalt dilatáció csere, korr. védelem
90426	0+802	9123	M0-M7 csp M7 fölötti csp-i híd		aszfalt dilatáció csere, korr. védelem
90426	1+232	9124	M0-M7 csp. 8103 j. út fölötti híd (2)		aszfalt dilatáció csere, korr. védelem
M1	12+813	1002/1-2	Budakeszi-árok-híd	Kicsihíd Kft-B.S. & Tsa.	üzemikorlát-építés, rézsűburkolás
M1 bal	60+470	92/2	10402 j. út fölötti híd	Via-Média - Via Pontis Kft.	szegély- és részleges szigetelés csere
M1	29+578	705	M1 fölötti földúti híd	Hídterv 2004 konzorcium	ütközés elleni védelem

M1	32+199	706	M1 fölötti földúti híd	Hidterv 2004 konzorcium	korr. védelem, ütközés elleni védelem
M1	44+734	707	M1 fölötti földúti híd		viztelenítés, korr. védelem, ütközés elleni védelem
M1	56+712	708	M1 fölötti Tatabánya Turul úti híd		korr. védelem, ütközés elleni védelem
M1	63+348	709	M1 fölötti Vértesszőlő dűlőúti híd		
M1	66+796	5546	Tata csp. M1 fölötti 8119 j. úti híd		ütközés elleni védelem
M1	71+794	710	M1 fölötti Miklóstanya dűlőúti híd		
M1	77+400	5591	M1 fölötti 8142 j. úti híd		
M1	131+014	8088	M1 fölötti 85101 j. úti híd	MSc Kft.	korr. védelem, ütközés elleni védelem
M1	132+152	806	M1 fölötti földúti híd		
M1	133+540	807	M1 fölötti Bórcs-Öttevény úti híd		
M1	138+245	6154	M1 fölötti 8501 j. úti híd		
M1	139+760	808	M1 fölötti földúti híd		
M1	140+900	6155	M1 fölötti 8504 j. úti híd		
M1	142+300	6156	Lébényi csp. M1 fölötti 8417 j. úti híd		
M1	143+830	809	M1 fölötti földúti híd		
M3	43+230	731	M3 fölötti dűlőúti híd	Hidterv 2004 konzorcium	pillér ütközésvédelem
M3	47+064	732	M3 fölötti dűlőúti híd		
M3	39+271	3724	M3 fölötti 3105 j. úti híd		téli károk helyreállítása
M3	20+415	726	M3 fölötti mogyoródi dőlőúti híd		szegély- és szigeteléscsere
M3	39+271	3724	M3 fölötti 3105 j. úti híd		
30441	0+408	2568	M3 fölötti Hungaroringhez vezető híd		
30436	0+873	9095	Gyöngyös nyugati csp. M3 fölötti csp-i híd		
M7 jobb	13+300	34/1	Hosszúrét-patak-híd	MSc Kft.	szegély átépítés
M7	13+465	35/1- 2	Törökbálinti csp. 8102 j. út fölötti híd		szigetelés- burkolat korlát csere, korr. védelem
M7	5+163	25/1- 2	Törökbálinti csp. 8102 j. út fölötti híd		teljes szigeteléscsere, alsó korr. védelem
M7	5+647	26/1-2	Bp. Lapu utca fölötti híd		
M7	6+340	27/1- 2	Bp. Kőérberek úti fölötti híd		

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
M0	2+003	776	Bevjáró központi csp. M0 fölötti csp-i híd	Kicsi Hid Kft.	Betonplasztika Kft.	korrozóvédelem
M0	2+803	191	Dulácska völgyhíd			
M0	7+800	196	8102 j. út fölötti híd			
M0	9+339	782	M0-7 csp. M0 fölötti csp-i híd	TETA Kft.	Hídtechnika Kft.	szigeteléscsere és korrozó elleni védelem
90418	0+787	9117	M0-M7 csp. 8103 j. út fölötti csp-i híd	Kicsi Hid Kft.		
M0	13+406	202	Bp.-Pusztaszabolcs vasút fölötti híd	Speciálterv Kft.		
M0	13+734	203	M0-6 csp. Bp.-Szfv. vasút fölötti híd	TETA Kft.	Érdi Építő Rt.	burkolt rézsűkúp építése
M1	108+061	775	M1 fölötti földúti híd	Via-Média Kft.		
M1	111+485	6132	Győrszentiváni M1 fölötti 8136 j. úti híd			
M1	116+555	6133	M1 fölötti 8222 j. úti híd			
M1	120+962	8074	M1 fölötti 83129 j. úti híd			
M1	127+425	8075	M1 fölötti 84125 j.úti híd			
M1	114+105	176/1-2	Földút fölötti híd			
M1	122+926	183/1-2	Ménfőcsanakai csp. 83. főút fölötti híd			
M1	124+133	185/1-2	Rába jobbparti töltés fölötti híd			
M1	124+653	187/1-2	Rába balparti töltés fölötti híd			
M1 bal	129+470	224/2	Rábca-híd	Bitu-Joint - Betonplasztika Konzorcium	dil. környezet jav. szegély korrozó véd., aszfalt dil. jav.	
M1 bal	168+376	2547/2	Bányató fölötti híd			
15	4+093	230	Lajta-híd			
15	5+100	232	Lajta-baparti-csatoma-híd			
15	5+450	233	Hegyeshalom-Rajka vasút fölötti híd			
M1 bal	41+606	121/2	Válivíz-híd	Speciálterv Kft.	Polár Húsz Kft.	tartócsere, háttöltés-viztelénítés
M1 bal	17+846	162/2	100. sz. főút fölötti híd		Betonplasztika Kft.	szegély korr. véd és háttöltésváltoztatás
M1 jobb	41+606	121/1	Válivíz-híd			

M1	43+228	9097	M1 fölötti Óbajori pihenőhelyi úti híd	Via-Média Kft.	Betonplasztika Kft.	szegély korr. véd és háttöltésjavítás
M3	50+751	3287	Kerekharaszti M3 fölötti 2134 j. úti híd	Híd Mérnöki Kft.	Betonút Rt.	szigetelés- és burkolatsere
M3	13+906	724	M3 fölötti Sikátorpuszta úti híd	Kicsi Hid Kft.	MÁV Hidépítő Kft.	szigetelés- és burkolatsere
M3	15+859	725	M3 fölötti Fóti úti híd			
M3 jobb	27+596	10/1	2104 j. út fölötti híd	Speciálterv Kft.	Polár Húsz Kft.	szigetelés- és burkolatsere
M3 jobb	28+132	12/1	Gödöllő Röges utca fölötti híd			
M3 jobb	28+736	14/1	Gödöllő Blaha Lújza utca fölötti híd			
M5	15+045	147/1-2	Pestszentimre Soroksár vasút fölötti híd	Kicsi Hid Kft.	Viadom Rt.	szegély korr. véd., és lezuhanás elleni védőháló
M5	16+036	148/1-2	Gyáli-csatorna-ág-híd			
700	5+147	25/1-2	Budapest 7. sz főút fölötti híd	Utiber Kft.	MÁV Hidépítő Kft.	belső szegély átépítés
M7	5+647	26/1-2	Bp. Lapu utca fölötti híd			
M7	7+627	28/1-2	Spanyolréti-árok-híd			
M7	8+065	29/1-2	Tüzkőhegyi-árok-híd			
M7	9+253	30/1-2	Frankhegyi-árok-híd			
M7	9+513	805	M7 fölötti gyalogoshíd			
M7	9+948	32/1-2	Budaörsi mellékág híd (2)			

Az állami közútkezelő társaságok hidász tevékenysége

Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
5	88+610	1177	Kecskemét 5.úti felüljáró	Vidák Antal	
51	146+022	1953	Sükösd DVCS-híd	Vidák Antal	
54104	2+803	4431	Kiskunfélegyházi felüljáró	Teta Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
54104	2+803	4431	Kiskunfélegyházi felüljáró	Teta Kft.	felújítás

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
541	0+709	2540	Kecskemét, Halasi u. felüljáró	Teleki Kálmán	Szerfőép Kft.	víznyelők átalakítása
4625	61+048	4314	Borsihalmi Csukáséri-híd	Teleki Kálmán	Hídtechnika Kft.	részleges felújítás

Baranya Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
58127	1+575	7551	Kémes utáni Fekete-víz-híd		

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
66	17+612	2132	Magyarszéki Baranya-csatorna-híd	saját	felújítás	teljes rehabilitáció
66121	0+810	7681	Csertő előtti Almás-patak-híd	saját	felújítás	felszerkeztettség (szélesítés)

Békés Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hidszakértő	Megjegyzés
44	120+521	1897/2	Bcsabai (Lökösh.-Bp.) vasút feletti híd	SpeciálTerv Kft.	
4205	13+975	4183	Ecsegfalvai Hortobágy-Berettyó-csat.-híd	SpeciálTerv Kft.	
4407	14+014	6130	Orosházi vasút feletti híd	SpeciálTerv Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
4426	1+013	4257	Tótkomlói Királyhegyesi-Szárász-ér-híd	SpeciálTerv Kft.	javítási terv
4432	2+244	4262	Bcsabai (Lökösh.-Bcsaba) vasút feletti híd	Teta Kft.	szakértői vizsgálat

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
44	130+620	2713/1	Pósteleki 1. gyalogos átkelő feletti híd	Planing Kft.	Betonút Rt.
44	130+620	2713/2	Pósteleki 2. gyalogos átkelő feletti híd	Planing Kft.	Betonút Rt.
44	131+957	2714/1	Jánoszugi 1. vasút feletti híd	Planing Kft.	Betonút Rt.
44	131+957	2714/2	Jánoszugi 2. vasút feletti híd	Planing Kft.	Betonút Rt.
44	133+025	2715/1	Jánoszugi 1. gyalogos átkelő feletti híd	Planing Kft.	Betonút Rt.
44	133+025	2715/2	Jánoszugi 2. gyalogos átkelő feletti híd	Planing Kft.	Betonút Rt.
44	134+580	2716	Gyulai gyalogos átkelő feletti híd	Planing Kft.	Betonút Rt.
440	123+806	2710	Békéscsabai (440.) Elővíz-csatorna-híd	Tura-Terv Kft.	Betonút Rt.

440	123+834	2711	Besabai 1. kerékpáros átljáró feletti híd	Tura-Terv Kft.	Betonút Rt.
440	126+046	2712	Besabai 2. kerékpáros átljáró feletti híd	Tura-Terv Kft.	Betonút Rt.

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
4407	14+014	6130	Orosházi vasút feletti híd	saját	Hódút Kft.	kopóréteg csere a feljárókon

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
44	129+424	1900	Veszci Kígyósi-főcsatorna-híd	nem	1 000 000	hídkorlát és szegély sérülése
4234	38+258	4227	Dobozi Kettős-Körös-híd	nem	1 000 000	hídkorlát és szegély sérülése

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hidszakértő	Megjegyzés
25	70+686	2553	Ózdi I. Hangony-patak-híd	Farkas László	
3621	33+330	3931	Taktaharkányi Takta-híd	Fodor István	
3814	36+625	6131	Cigándi "II. Rákóczi Ferenc" Tisza-híd	Dr. Szatmári István	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
26	28+094	1735	Vadnai Vadnai-árok-híd	Pannon Freyssinnet Kft.	szélesítés, erősítés
37	3+098	1830	Ongai vasút feletti híd	Heed Acélszerkezeti Kft.	négynyomúsítás
37	4+570	1831	Ongai I. Báronyos-csatorna-híd	Heed Acélszerkezeti Kft.	négynyomúsítás
37	7+697	1832	Gesztelyi I. Hernád-híd	Heed Acélszerkezeti Kft.	négynyomúsítás
3606	9+775	3904	Sajóládi Sajó-híd	Pannon Freyssinnet Kft.	erősítés

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
304	0+559	2751	Miskolci Hejő-malom-árok-híd	UNITEF-CÉH Kft.	Betonút Rt.
304	1+267	2752	Miskolci 4. Vasút feletti híd	UNITEF-CÉH Kft.	Betonút Rt.
304	1+426	2753	Miskolci Hejő-árapasztó-híd	UNITEF-CÉH Kft.	Betonút Rt.

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
2515	7+762	3558	Harsányi Kulcsárvölgyi-patak-híd	Heed Acélszerkezeti Kft.	Keller Plussz Kft.	átépítés
3605	9+618	3895	Gesztelyi 2. Hernád-híd	Heed Acélszerkezeti Kft.	Adeptus Rt.	felszerkezet csere vb. hídon
3605	9+618	3895	Gesztelyi 2. Hernád-híd	Heed Acélszerkezeti Kft.	Adeptus Rt.	szélesítés acél hídon
3705	3+352	3962	Encsi Bélus-patak-híd	Heed Acélszerkezeti Kft.	Keller Plussz Kft.	felszerkezet csere

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
3	219+570	1120	Forrói Fancsali-patak-híd	nem	185 172	korlát rongálás
35	0+600	1809	Nyékkládházai 3307 j. út feletti híd	igen	1 300 000	korlát rongálás
3606	9+775	3904	Sajóvári Sajó-híd	nem	100 000	korlát rongálás
3612	0+245	3916	Tiszaúti Takta-híd	nem	100 000	korlát rongálás
3702	13+238	3938	Megyeszéki Fenyér-patak-híd	nem	106 313	korlát rongálás
3703	0+945	3941	Halmaji Vasonca-patak-híd	nem	143 511	korlát rongálás
3705	3+352	3962	Encsi Bélus-patak-híd	nem	64 299	szalagkorlát rongálás
3804	2+681	4101	Cigándi Ricsei-főcsatorna-híd	nem	255 503	korlát rongálás

Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
47	211+044	1929	Algyői Tisza-híd	MSc Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
47	211+044	1929	Algyői Tisza-híd	saját	rchabilitáció II. ütem
47	211+044	1929	Algyői Tisza-híd	MSc Kft.	rchabilitáció III. ütem
4518	12+606	4282	Tömörkényi clágazás utáno Dong- ér-híd	Főmterv Rt.	engedélyezési terv
4642	57+878	4317	Fábiánscebestyén utáni Kórógy-ér- híd	Főmterv Rt.	engedélyezési terv
4425	19+421	-	Magyarcsanádi Maros-híd (felrobbantott)	UTIBER-PHARE	tanulmány

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
47	211+044	1929	Algyői Tisza-híd	MSc Kft.	Hídépítő Rt.	dilatációs szerkezet csere
47	211+044	1929	Algyői Tisza-híd	saját	Hídépítő Rt.	rchabilitáció II. ütem
4513	12+510	4278	Csongrádi pontonhíd	Pest M-Kishajó Jav.V.	Tiszayacht Kft.	10 db acélponton felújítás

Fejér Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
7	69+750	1533	Székesfehérvári 6. Aszal-völgyi- árok-híd	Kánya és Társai Bt.	téglaboltozat felújítás
7	54+389	1523	Dinnyési 1. tó levezető árok híd	Főmterv Rt.	teljes felújítás
81	9+808	2315	Sárkeresztesi 4. időszakos vízfolyás híd	Főmterv Rt.	teljes felújítás

8203	1+230	5616	Mohai Gaja-patak-híd	Főmterv Rt.	teljes felújítás
6307	23+753	4660	Kálozi 3. időszakos vízfolyás híd	TETA Kft.	szélesítés, javítás

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
1	30+360	1013	Bieskei 2. Szent László-patak-híd	javítás terv nélkül	Hid'99 Kft.	beton- és bevonatjavítás
1	30+360	1013	Bieskei 2. Szent László-patak-híd	javítás terv nélkül	VIADOM RT.	aszfaltjavítás
7	69+750	1533	Székesfehérvári 6. Aszal-völgyi-árok-híd	Kánya és Társai Bt.	Mértan Kft.	téglabolozat felújítás
6401	0+724	4702	Enyingi 2. Cinca-Csíkgát-patak-híd	Kánya és Társai Bt.	KELLER Plussz Kft.	teljes rehabilitáció
6213	1+371	7567	Előszállási Nagykarácsonyi-vízfolyás-híd	Stabil Plan Kft.	SERVICO Építő Kft.	teljes rehabilitáció

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
1	24+362	1010	Etyek-háromrőzsai dűlőút feletti híd	nem	150 000	túl magas jármű ütközés
6	66+830	1198	Dűjvárosi (Hajóállomás) vasút feletti híd	igen	788 566	korlátrongálás
81	8+610	2313	Sárkeresztési 2. időszakos vízfolyás híd	igen	894 453	korlátrongálás
8119	22+621	5536	Csákvári 1. időszakos vízfolyás híd	igen	332 069	mellvéd és korlátrongálás
8216	33+427	5652	Móri 81. sz. főút feletti híd	nem	50 000	korlátrongálás

Győr-Moson-Sopron Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
14	12+540	1621	Medvei Duna-híd	Bro-Arch Bt.	Guzmics János
101	1+132	2546	Levél utáni vasút feletti híd	Hídmérnöki Kft.	dr. Lublőy László
1401	34+763	3129	Halászi Mosoni-Duna-híd	VIA-PONTIS Kft.	Kolozsi Gyula
8408	13+126	5799	Szanyi Rába-ártéri-híd	EMMI Kft.	dr. Agárdy Gyula

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
1	127+368	1030	Győri "Béke" Rába-híd	Nefcr Mémőkiroda Kft.	teljes körű hidrehabilitáció
14	11+615	1618	Vámosszabadi 1. Duna-ártéri-híd	MSc Kft.	sarurendezés
14	11+929	1619	Vámosszabadi 2. Duna-ártéri-híd	MSc Kft.	belső szalagkorlát cseré
14	12+244	1620	Vámosszabadi 3. Duna-ártéri-híd	MSc Kft.	dilatációs szerkezet cseré
82	75+891	2354	Győri "Baross Gábor" vasút feletti híd	Varga és Tsa. Kft.	védőkapu, magasságérzékelők és jelzőrendszer
82	75+891	2354	Győri "Baross Gábor" vasút feletti híd	saját	új kopórétég, szegélyjavítás, felületvédelem,
8408	13+126	5799	Szanyi Rába-ártéri-híd	saját	új kopórétég, szegélyjavítás, felületvédelem,
8511	19+930	5876	Bodonyhelyi Rába-híd	saját	dilatációs szerkezetcsere, pályaburkolat felújítás
8611	8+444	5909	Kisfaludi Kis-Rába-déliág-híd	saját	részleges rehabilitáció
1401	-	-	Halászi elkerülő Duna-hídszakasz	UVATERV Rt.	új Mosoni-Duna híd és elkerülő út

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
82	75+891	2354	Győri "Baross Gábor" vasút feletti híd	saját	Strabag Rt.	új kopórétég, szegélyjavítás
82	75+891	2354	Győri "Baross Gábor" vasút feletti híd	Varga és Tsa. Kft.	Betonplasztika Kft.	védőkapu építés
1403	6+873	3135	Kimleci Mosoni-Duna-híd	Céh Rt.	Mértan Kft.	teljes körű hidrehabilitáció
8408	13+126	5799	Szanyi Rába-ártéri-híd	saját	Strabag Rt.	új kopórétég, szegélyjavítás
8611	8+444	5909	Kisfaludi Kis-Rába-déliág-híd	saját	Strabag Rt.	részleges rehabilitáció

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
1	132+160	1632	Abdai Rábca-híd	igen	52 165	korláttrongálás
82	75+891	2354	Győri Baross Gábor vasút feletti híd	igen	4 005 167	túl magas jármű ütközés
1408	4+402	3142	Feketeerdei Mosoni-Duna-híd	nem	846 200	korláttrongálás
8519	1+283	5885	Petőházi Ikva-híd	igen	180 723	részleges korlátcseré

Hajdú-Bihar Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
4	199+526	1158	22. sz. Keleti-főcsatorna-híd	HÍD Mérnöki Kft.	
42	28+960	1496	28. sz. Keleti-főcsatorna-híd	QualiPLAN Kft.	
4808	27+701	4333	Pocsaji Berettyó-éri-híd	HÍD Mérnöki Kft.	
4808	28+053	4334	Pocsaji Berettyó-híd	Pannon Freyssinet Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
33	71+877	1804	Hortobágyi Kilenclyukú híd	HÍD Mérnöki Kft.	teljes felújítás
4213	17+096	4193	Bakonszegi Kálló-főcsatorna-híd	saját	teljes felújítás
4215	21+438	4195	Homorogi Csente-csatorna-híd	saját	teljes felújítás
4219	21+155	4204	Holtkörös-csatorna-híd	saját	teljes felújítás
4805	13+838	4324	Hajdúszováti Kösely-csatorna-híd	saját	teljes felújítás
49102	6+165	7461	Hajdúsámsoni Főcsatorna-híd	saját	teljes felújítás

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
4	199+526	1158	22. sz. Keleti-főcsatorna-híd	saját	Hajdúszoboszlói Útép.	burkolatjavítás
35	51+877	1822	11. sz. Keleti-főcsatorna-híd	saját	Strabag Rt.	burkolatjavítás
4225	9+883	6108	Csiffi Berettyó-híd	Speciálterv Kft.	Betonplasztika Kft.	teljes felújítás
47803	0+001	9090	Homokkerti fj. Wesselényi u. lehajtó	saját	Steel-Konkrét Kft.	burkolatcsere
47802	0+258	9089	Homokkerti fj. Petőfi téri felhajtó	saját	saját	korlátjavítás
49102	6+165	7461	Hajdúsámsoni Főcsatorna-híd	saját	Steel-Konkrét Kft.	teljes felújítás

Heves Megyei

Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
2132	0+508	3282	Nagykőkényesi Zagyva-mellékág-híd	Bau-Trade Kft.	
2133	0+680	3286	Herédi Bér-patak-híd	Bau-Trade Kft.	
2404	1+673	3374	Apci Zagyva-híd	TETA Kft.	
3203	4+902	3766	Atkári Rédei-patak-híd	Híd Mérnöki Kft.	
24127	3+213	7225	Mátravidéki Féművek Tarna-híd	Speciálterv Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
21	2+036	1436	Hatvani Bér-patak-híd	TETA Kft.	felszerkezet felújítás

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
24	47+470	1680	Siroki időszakos vízfolyás híd	megv. terv - kivitelező	Strabag Rt.	szegély és korlát javítás
24	47+761	1679	Siroki Szabolcs-patak-híd	megv. terv - kivitelező	Strabag Rt.	szegély és korlát javítás
25	24+387	1696	Szarvaskői Eger-patak-híd	TETA Kft.	Betonút Rt.	erősítés, teljes felújítás
25	43+144	1704	Szentdomonkosi idosz. vízf. híd	megv. terv - kivitelező	Keller Plusz Kft.	szegély és korlát csere
2305	8+882	3345	Istenmezejai Hóstyai-mellékág-híd	megv. terv - kivitelező	Keller Plusz Kft.	szegély ép., korlát csere
2418	8+926	3453	Domoszlói Berek-patak-híd	megv. terv - kivitelező	saját	szeg. magas., korl.csere
2506	15+462	6094	Szilvásváradai Szilvás-patak-híd	megv. terv - kivitelező	Híd-Profil Kft.	szeg. magasztás, korl. jav.
23113	0+881	7181	Erdőkövesdi Tarna-ág-híd	megv. terv - kivitelező	Strabag Rt.	szegély ép., korlát csere
23113	1+772	7182	Váraszói Tarna-mellékág-híd	megv. terv - kivitelező	Strabag Rt.	szegély ép., korlát csere
23113	2+370	7183	Váraszói időszakos vízfolyás híd	megv. terv - kivitelező	Strabag Rt.	szeg. magas., korl.csere
24139	3+338	7251	Nagyrédei Malom-patak-híd	megv. terv - kivitelező	Híd-Profil Kft.	szegély ép., korlát csere
32101	0+180	7349	Gyöngyóshalászi Mérges-patak-híd	Speciálterv Kft.	Keller Plusz Kft.	erősítés, szélesítés

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
24	57+413	1685	Egerbaktai Töviskes-patak-híd	nem	100 000	kő mellvéd rongálás

Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
44	50+361	1893	Kunszentmártoni Hármas-Körös-híd	MSc Kft, Ehal Zsuzsa	Felújítási tervhez tartozó munka
46	1+085	2555	Törökszentmiklósi, vasút feletti híd	Pannon Freyssinet Kft.	Felújítási terv része
3121	20+095	3759	Jánoshidai Zagyva-híd	Pannon Freyssinet Kft.	
3216	36+756	3802	Abádszalóki Nagykunsági-főcsat.-híd	PROPONTIS Bt.	
4207	3+377	4188	Örnényesi Nagykunsági-főcsatorna-híd	PROPONTIS Bt.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
4	151+156	1151	Kisújszállási Kakati főcsatorna-híd	PLANING Kft.	KIOP pályázathoz kapcsolódó hídfelújítás
4	153+440	1152	Kisújszállási Villogó főcsatorna-híd	PLANING Kft.	KIOP pályázathoz kapcsolódó hídfelújítás
46	1+085	2555	Törökszentmiklósi, vasút feletti híd	Pannon Freyssinet Kft.	Rehabilitáció
4206	11+273	4186	Fgyarmati Hortobágy-Berettyócsat.-híd	Pannon Freyssinet Kft.	Korszerűsítés

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
4	99+428	2592	Szolnoki Szent István Tisza-híd	MSc Kft, Ehal Zsuzsa	Hídtechnika Kft.	szigeteléscsere

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
4	131+279	1149	Fegyvermei Nagykunsági-főcsat.-híd	igen	200 000	korlát-és szegély sérülés
3224	37+673	3809	Tiszasülyi főcsatorna-híd	nem	150 000	korlátsérülés

Komárom-Esztergom Megyei Állami Közútkezelő Közhasznu Társaság

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
1	40+618	1016	Szári vasút feletti híd	Pont-TERV Rt.	felszerkezet csere, alépítmény felújítás
1111	33+427	3050	Esztergomi Göre-patak híd	Út-Teszt Kft.	átépítés Tobosiderré
1121	0+055	3075	Sárisáp, Ünyi-patak híd	Speciálterv Kft.	teljes vagy részleges felújítás
11347	0+223	9002	Esztergom "Bottyán János" Kis-Duna híd	Kánya és Társai Bt.	teljes hidrehabilitáció
Komárom elkerülő	3+260	-	vasútvonal feletti híd	Krea-Tura Kft.	új híd építés
	1+618	-	földút alatti híd	Krea-Tura Kft.	új híd építés
13-81 sz. főutak között, Kisbér északi elkerülő	0+049	-	2. Battyán-ér híd	Partner Kft.	hullámosított acéllemezcső beép.
	0+052	-	Battyán-ér híd	Partner Kft.	hullámosított acéllemezcső beép.
	1+261	-	földút alatti híd	Partner Kft.	új híd építés
	1+974	-	Kisbér árok híd	Partner Kft.	hullámosított acéllemezcső beép.
	2+657	-	földút alatti híd	Partner Kft.	új híd építés
	2+939	-	Concó-patak híd	Partner Kft.	hullámosított acéllemezcső beép.
	3+452	-	vasútvonal alatti közúti aluljáró	V-K Tervező Kft.	új híd építés

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
117	7+187	-	Ünyi-patak feletti híd	Krea-Tura Kft.	MAHÍD Rt.
117	8+058	-	gyalogos híd	Krea-Tura Kft.	MAHÍD Rt.

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
1106	12+392	3028	Unyi 2. Unyi-patak (boltíves) híd	Jel-Köz Kft.	Servico Kft.	erősítés, szélesítés, szig. csere
13	0+250	1605	Komáromi vasút feletti híd	MSc Kft.	Hídtechnika Kft.	teljes rehabilitáció
11347	0+223	9002	Esztergom, "Bottyán J." Kis-Duna híd	Kánya és Társai Bt.	Strabag Rt.	teljes rehabilitáció

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
11	54+097	1581	Pilismaróti Bánom-patak híd	igen	829 189	szalagkorlát jav. új szegély építés
8151	0+663	5603	Ácsi Concó-patak híd	nem	246 600	idomacél korlátrongálás

Nógrád Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hidszakértő	Megjegyzés
2	54+936	1045	Rétsági Jenő-patak híd	Speciálterv Kft.	
2	71+269	1051	Drégelypalánk előtti vasút feletti híd	Főmterv Rt.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
21	35+594	1441	"Ilona-majori" Kis-Zagyva-híd	Kánya és Társa Bt.	fenntartás
2124	14+722	3255	Szandaváraljai patak híd	Kánya és Társa Bt.	átépítés
2206	12+868	3315	K.lapujtói Dobroda-mellékági-híd	Kánya és Társa Bt.	átépítés

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
21	48+706	2755/1	Vizslás -Újlaki híd	Tetthely Kft.	Vizslás 2002 konzorcium (Egut Rt., Strabag Rt.)
21	48+706	2755/2	Gyalogos Aluljáró híd	Tetthely Kft.	Vizslás 2002 konzorcium (Egut Rt., Strabag Rt.)
221	1+947	2756	Bgyarmati gyalogos-kerékpár aluljáró	Tetthely Kft.	Egut Rt.

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
21	54+277	1451	Zagyvapálfalvai Tarján-patak-híd	Kánya és Társa Bt.	KÉSZ Kft.	átépítés Tubosiderré
2115	2+124	3220	Bánk előtti időszakos vízfolyás híd	saját	Szomor és Társai Kft.	háttöltés süllyedés javítás
2116	13+525	3230	Szécsényke patak híd	saját	Szomor és Társai Kft.	hidfő és szegély helyreállítása
2304	2+485	3338	Rónafalu előtti Zagyva kötélpálya-híd	Quadrát Kft.	Strabag Kft.	hidmegszüntetés
2408	0+513	3398	Páztó előtti patak híd	saját	Szomor és Társai Kft.	dilatáció javítása és fenntartás
24105	0+074	7197	Tar előtti Zagyva híd	saját	Szomor és Társai Kft.	dilatációs szögvasak cseréje

Pest Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hidszakértő	Megjegyzés
6	21+120	2589	Érdi Ófalui út feletti híd	TETA Kft.	
7	21+772	2597	Érdi vasút feletti híd	Híd mérnöki Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
8106	1+747	5500	Biatorbágy utáni Patak-híd	Nefer Kft.	felszerkezet csere

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
4	57+642	2762	Aluljáró a kálvin-hegyi őszekötő út alatt	TURA TERV Kft.	Vegyépszer Rt.
1111	0+000	2761	Luppa szigeti híd a 11 sz. út felett	UNITEF Kft.	Swietelsky Kft.
1111	0+080	6209	Kerékpáros és gyalogos aluljáró	UNITEF Kft.	Swietelsky Kft.

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
1	2+993	5474	Budaörsi időszakos 1. sz vízfolyás híd	Kvantitas-Consulting Kft.	Hoffman Rt.	átépült tubosider
1	4+045	5476	Budaörsi időszakos 3. sz vízfolyás híd	Kvantitas-Consulting Kft.	Hoffman Rt.	átépült áteresszé
2	39+065	1040	Váci vasút feletti híd	saját	Betonplasztika Kft.	szegélycsere
4	56+940	1138	Időszakos vízfolyás Pilis-Cegléd között	TURA TERV Kft.	Vegyépszer Rt.	szélesítés
10	31+681	1407	Patak-híd Jászfalu-Leányvár között	Civilplan Kft.	Swietelsky Kft.	szélesítés, felújítás
51	22+822	2575	Vasút feletti híd Bp-Kiskunlacháza között	saját	Betonplasztika Kft.	szegély javítás, korlátfestés
1114	0+326	3053	Tahitótfalui Kis-Duna-híd	Uvaterv Rt.	CARDIUM Kft.	korlát építés és közvilágítás fejl.
8106	1+747	5500	Patak-híd Biatorbágy után	Nefer Kft.	CARDIUM Kft.	felszerkezet csere

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
311	24+240	2498	Krakko 7. sz. csatorna híd	nem	300 000	teljes kétoldali korlát
2106	9+340	3171	Patak-híd Rád-Penc között	nem	50 000	korlát

Somogy Megyei Állami Közútkezelő Közhasznu Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
68	44+599	2169	Ötvöskónyi vasút feletti híd	Híd Mérnöki Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
67	73+270	2159	Somogybabodí Tctves-patak-híd	saját	Tubosider csöves erősítés
5804	57+272	4575	Kastélyosdombói időszakos vízfolyás	Varga és Tsa. Kft.	boltozatrehabilitáció és erősítés
65112	7+500		Zimány községben lévő áteresz	Varga és Tsa. Kft.	új áteresz tervezése keretelemekből

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
65112	7+500	átérsz z	Zimányi átérsz	Varga és Tsa. Kft.	Ökobau Kft Siófok

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
67	73+270	2159	Somogyabodi híd	saját	1.sz. Mélyéptítő	Tabosideres erősítés
5804	57+272	4575	Kastélyosdombói híd	Varga és Tsa. Kft.	Ökobau Kft, Siófok	boltozatrehabilitáció, erősítés

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
38	9+958	1877	Tokaji Kis híd	Limes Rt.	
38	11+241	1880	Tokaji Aranyos-híd	Limes Rt.	
3612	8+190	3917	Tiszadobi pontonhíd	MÁV KfV Kft.	
3612	23+717	3918	Tiszaöldi 2. sz. KFCS híd	Limes Rt.	
4132	18+444	4165	Rozsályi Nagycéger-csatorna-híd	TETA Kft.	12 tonnás híd - ellenőrző statika, erősítés
4132	19+859	4166	Rozsályi Zajtai-csatorna-híd	TETA Kft.	12 tonnás híd - ellenőrző statika, erősítés
41114	0+224	2661	Záhonyi mederhíd kamionsáv	BME	szigetelés és burkolat célvizsgálat
49138	1+796	7464	Tiborszállási Kraszna-híd	MÁV KfV Kft.	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
4	273+259	1166	Nyíregyházi Nyh.-V.namény vasút fölötti híd	Kánya és Tsa Kft.	Szigetelészcseré
41	56+574	1485	Makocsa-csatorna-híd 2,5 m	Tetthely Kft.	11,5 tonnás erősítés és szélesítés
41	57+464	1486	időszakos vízfolyás híd 4,0 m	Tetthely Kft.	11,5 tonnás erősítés és szélesítés
41	58+850	1487	Vöcsike-csatorna-híd 3,0 m	Tetthely Kft.	11,5 tonnás erősítés és szélesítés

41	61+932	1488	időszakos vízfolyás híd 3,0 m	Tetthely Kft.	11,5 tonnás erősítés és szélesítés
41	62+575	1489	csatorna híd 3,0 m	Tetthely Kft.	11,5 tonnás erősítés és szélesítés
41	68+714	1491	Völgyi-csatorna-híd 4,8 m	Tetthely Kft.	11,5 tonnás erősítés és szélesítés
41	69+823	1492	csatorna híd 3,0 m	Tetthely Kft.	11,5 tonnás erősítés és szélesítés

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Bevatkozás
36	21+614	1826	Tiszavasvári 4. KFCS híd	saját	Keller-Plusz	dilatáció helyreállítása
38	9+281	1876	Tokaji Erzsébet Tisza-híd	saját	Betonplasztika	dilatáció és szigetelés javítása
38	9+281	1876	Tokaji Erzsébet Tisza-híd	saját	Keller-Plusz	hídfejjavítás
3612	8+190	3917	Tiszadobi Pontonhíd	saját	Keller-Plusz	emelőberendezések festése

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
4	267+760	1163	Császárszállási Szivárgó-csatorna-híd	igen		korlátelütés
4	270+051	1164	Nyíregyházi Bp.-Nyh. Vasút fölötti híd	igen		korlátelütés
4	273+063	1166	Nyíregyházi V.namény vasút fölötti híd			korlátelütés
4	275+844	2552/	Nyíregyházi Bujtosi-tó-híd	nem		korlátelütés
38	9+281	1876	Tokaji Erzsébet Tisza-híd			korlátelütés
3834	23+784	4126	Nagyhalászi Neszchíd	igen	91 900	korlátelütés
4127	16+246	4147	Kisari Tisza-híd	igen	115 984	korlátelütés
4912	2+879	4344	Újfehértói VIII. sz. csatorna híd			korlátelütés

Tolna Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
6	139+704	1220/ 1	Szekszárdi új Sió-híd		

6	139+704	1220/ 2	Szekszárdi régi Sió-híd		
5113	1+996	4368	Szekszárdi vasút feletti híd		
6318	0+400	4635	Keszőhidegkúti Kapos-híd		
6319	4+912	7580	Kajdacs Sió-híd		

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
6232	20+398	4641	Sárszentlőrinci Sió-híd	Somogyút 2000 Kft.	szélesítés, erősítés

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
52	60+640	2457	Dunaföldvári Duna utca feletti híd	Pont-TERV	MAHID 2000 Rt.
52	61+564	2458	Dunaföldvári földút feletti híd	Pont-TERV	MAHID 2000 Rt.
52	62+502	2459	Dunaföldvári 2. földút feletti híd	Pont-TERV	MAHID 2000 Rt.
52	63+142	2460	Dunaföldvári 6. sz. főút feletti híd	Pont-TERV	MAHID 2000 Rt.

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
61	2+889	2032	Előszállási vasút feletti híd	saját	Betonút Rt.	szigetelés és burkolat csere

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
6316	2+860	4693	Medinai Sárvíz-híd	nem	200 000	korlátrongálás
6313	2+338	4674	Kistornási 2. időszakos vízfolyás híd	nem	80 000	korlátrongálás

Vas Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
8	147+782	1377	Vasvár utáni Fekete-ér-híd	Híd Mérnöki Kft.	
86	67+450	2442	Kisunyomi Sorok-patak-híd	Geo-Cell Bt, Celldömölk	
87	2+017	2464	Kámi Rába-ártér-híd	Betonplasztika Kft.	
7454	0+516	5343	Vasszentmihályi Lahn-patak-híd	Karácsony és társa Kft.	
8404	21+725	5775	Merseváti Marcal-ártér-híd	Speciálterv Kft.	
8404	22+114	5776	Merseváti Marcal-híd	Hard-Beton Kft, Pécs	
8631	1+171	5969	Nagygeresdi Répce-híd	Karácsony és társa Kft.	
8721	11+930	6041	Lukácsházi Gyöngyös-patak-híd	Vasi MŰ-ÚT Bt, Széchy	

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
8	110+605	1364	Dabrókai Torna-patak-híd	Ravelin Kft, Pécs	11,5 t miatti teljes felújítás
8	110+944	1365	Dabrókai Marcal-híd	Ravelin Kft, Pécs	11,5 t miatti teljes felújítás
8	116+844	1367	Jánosházi Mosó-árok-híd	Ravelin Kft, Pécs	11,5 t miatt felújítás, felszerkezet cserével
8	123+998	1368	Hosszúpércszegi Kodó-patak-híd	Ravelin Kft, Pécs	11,5 t miatt felújítás, felszerkezet cserével
8	126+447	1369	Hosszúpércszegi 2. Kodó-patak- híd	Ravelin Kft, Pécs	11,5 t miatt felújítás, felszerkezet cserével
86	80+906		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd
86	82+030		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd
86	83+076		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd
86	83+920		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd
86	84+064		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd
86	84+650		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd
86	84+164		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd
86	85+339		Új híd	Tetthely Kft.	86-os négysávúsítása miatt új híd

86	85+861		Új híd	Tethely Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	86+689		Új híd	Tethely Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	87+288		Új híd	Tethely Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	87+950		Új híd	Tethely Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	87+975		Új híd	Tethely Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	89+225		Új híd	Tethely Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	90+591		Új híd	Unitef-Szalamandra Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	90+920		Új híd	Unitef-Szalamandra Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	93+278		Új híd	Unitef-Szalamandra Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	93+812		Új híd	Unitef-Szalamandra Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
86	97+880		Új híd	Unitef-Szalamandra Kft.	86-os négyssávúsítása miatt új híd
8415	6+465	5811	Bobai Marcal-ártér-híd	Kánya és Társai Bt, Bp	Útfelújítási pályázatból teljes hidfelújítás
8415	6+671	5812	Bobai Marcal-híd	Kánya és Társai Bt, Bp	Útfelújítási pályázatból teljes hidfelújítás
8415	7+068	5813	Bobai "Vas megye"-csatorna-híd	Kánya és Társai Bt, Bp	Útfelújítási pályázatból teljes hidfelújítás

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
84	64+871	2730	Sárvári Szaput-árok-híd	Út-Teszt Kft, Bp	Vegyépszer Rt.
84	64+320	2729	Sárvári Gyöngyös-patak-híd	Út-Teszt Kft, Bp	Vegyépszer Rt.
84	63+102	2728	Sárvári Szhely-Bp vasút feletti híd	Út-Teszt Kft, Bp	Vegyépszer Rt.
84	62+711	2727	Sárvári Rába-híd	Út-Teszt Kft, Bp	Vegyépszer Rt.
84	62+300	2726	Sárvári Rába-ártéri-híd	Út-Teszt Kft, Bp	Vegyépszer Rt.
89	9+736	2738	Bucsui 8717 közút feletti híd	Tethely Kft, Bp	Betonút Rt, Bp.
89	9+653	2737	Toronyi Arany-patak-híd	Unionplan Kft.	Schwietelsky-MÁVÉPCELL konzorcium
89	6+623	2736	Toronyi Nyeste-patak-híd	Unionplan Kft.	Schwietelsky-MÁVÉPCELL konzorcium
89	5+704	2735	Séi Szünőse-patak-híd	Unionplan Kft.	Schwietelsky-MÁVÉPCELL konzorcium
89	1+628	2734	Szombathelyi Perint-patak-híd	Unitef-Szalamandra Kft.	NA Rt.
89	0+982	2733	Szhelyi Prenor II üzemi átjáró feletti híd	Unitef-Szalamandra Kft.	NA Rt.
89	0+779	2732	Szhelyi Prenor I üzemi átjáró feletti híd	Unitef-Szalamandra Kft.	NA Rt.

89	0+685	2731	Szhelyi Gyöngyös-patak-híd	Unitef-Szalamandra Kft.	NA Rt.
8704	7+247	6014	Pinkamindszenti Sároslaki-patak-híd	Út-Teszt Kft, Bp	POLAR 20 - Meliorációs Kft konzorcium
8704	7+873	6016	Pinkamindszenti Pinka-híd	Út-Teszt Kft, Bp	POLAR 20 - Meliorációs Kft konzorcium
8704	7+873	6017	Pinka 2. árter-híd bontása	Út-Teszt Kft, Bp	POLAR 20 - Meliorációs Kft konzorcium

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
7459	0+597	5369	Szentgotthárdi Rába-híd	Bro-Arch Kft, Győr	STRABAG Rt.	felújítás
8627	26+972	5963	Peresznyei időszakos vízfolyás híd	Kusztor Sándor	Hard-Beton Kft, Bp	felújítás

Veszprém Megyei Állami Közútkezelő Közhasznu Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hídszakértő	Megjegyzés
7308	4+852	5083	Ajkai vasút feletti közúti felüljáró	Bro-Arch Kft, Győr	fővizsgálat

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
8	77+443	1355	Kislódi földút feletti közúti felüljáró	saját	részburkolás, vízelvezetés, injektálás
8	74+853	1353	Városlódi 73123 j. út feletti híd	Bro-Arch Kft, Győr	szigetelés, szegély építés, vízelvezetés
71	32+781	2193	Alsóörsi vasút feletti közúti felüljáró	Főmterv Rt.	felújítás Gerber-csukló megszüntetésével

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
8	77+443	1355	Kislódi földút feletti közúti felüljáró	saját	Strabag Rt.	részburk., vízelvez., injektálás
82	24+267	2332	Kardosréti utáni Vöröser-híd	Főmterv Rt.	Polár-Húsz Kft.	szigetelés, szegély építés
8301	26+860	5697	Bakonykoppányi Gerence-patak-híd	Partner Mérnöki Iroda Kft.	MÁVÉPCELL Kft.	áteresszé épült
8402	13+437	5751	Bakonypölöskei Körös-patak-híd	saját	Betonút Rt.	átépítés tubosider szerkezetté

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
8	74+126	1350	Városlődi földút feletti híd	nem	100 000	korlát elem ledöntés
7207	18+818	5040	Berhida utáni Kalóz-patak-híd	nem	430 000	korlát elem ledöntés
7301	34+058	5060	Monostorapáti Eger-patak-híd	igen	570 000	korlát elem ledöntés
7304	7+014	5076	Pécsely utáni 3. időszakos vízfolyás híd	igen	60 000	korlát elem ledöntés
7308	12+630	5088	Úrkúti 2. időszakos vízfolyás híd	nem	80 000	korlát elem ledöntés

Zala Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Hidak fővizsgálata

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Hidszakértő	Megjegyzés
86	13+635	2435	Zalabaksai Kerka-híd	UNIONPLAN Kft.	-
86	14+342	2436	Zalabaksai Cupi-patak-híd	UNIONPLAN Kft.	-
73203	0+344	7815	Tüskeszentpéteri Zala-ártéri-híd	Pannon Freyssinet Kft.	-
73203	0+617	7816	Tüskeszentpéteri Zala-híd	Pannon Freyssinet Kft.	-

Tervezés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Beavatkozás
76	40+586	2293	Nagykapomaki Foglár-csatorna-híd	UNIONPLAN Kft.	KIOP pályázat (szélesítés lesz)
76	45+449	2294	Nagykapomaki Lándzsás-patak-híd	UNIONPLAN Kft.	KIOP pályázat (szélesítés lesz)
76	45+798	2295	Pölöskei Szévíz-csatorna-híd	UNIONPLAN Kft.	KIOP pályázat (szélesítés lesz)
7328	8+566	5144	Szalapai Fenyősi-patak-híd	UNIONPLAN Kft.	KIOP pályázat (felújítás lesz)

Új híd építés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező
761	55+996	2748	Zalaegerszegi Nagypáli-patak-híd	ARTPONT Bt.	Vegyépszer Rt.

761	58+066	2749	Zalaegerszegi Ságodi-patak-híd	ARTPONT Bt.	Vegyépszer Rt.
761	59+356	2750	Zalaegerszegi Szentmártoni-patak híd	UNIONPLAN Kft.	Vegyépszer Rt.

Híd felújítás, átépítés

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Tervező	Kivitelező	Beavatkozás
6805	29+589	4979	Zalakomári 1. időszakos vízfolyás híd	UNIONPLAN Kft.	Zalai T&T Kft.	teljes rehabilitáció
7352	13+254	5198	Kehidakustányi Kehidai-patak-híd	UNIONPLAN Kft.	ÚTPROFIL 2000 Kft.	hídfő és korlát javítás
7405	28+406	5236	Pórszombati Turbi-patak-híd	UNIONPLAN Kft.	Zalai T&T Kft.	teljes rehabilitáció
7411	0+970	5242	Bagodi Kigyós-patak-híd	UNIONPLAN Kft.	Zalai T&T Kft.	teljes rehabilitáció
7522	12+531	5394	Nagyradai időszakos vízfolyás híd	UNIONPLAN Kft.	Zalai T&T Kft.	téglaboltozat javítás

Balesetek

Út	Szelvény	Tsz.	Híd neve	Károkozó ismert-e	Kárösszeg [Ft]	Kár leírása
7	222+353	1318	Becssehelyi Borsfai-patak-híd	nem	1 200 000	korlát és szegélyrongálás
86	2+899	2430	Rédicsi Rédicsi-patak-híd	nem	300 000	korlátrongálás
7538	16+504	5449	Tornyiszentmiklósi Kerka-ártéri-híd	nem	300 000	vb. korlátrongálás

OKTATÁS – KUTATÁS

Jelen fejezet a hídmérnök képzés két legfontosabb színterének, a budapesti Műegyetemnek és a győri Széchenyi István Egyetemnek fontosabb hidász adatait igyekszik összefoglalni.

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Hidak és Szerkezetek Tanszéke

Az Építőmérnöki Kar Hidak és Szerkezetek Tanszékén folyik elsősorban a hidász szaktárgyak oktatása. (1111 Budapest, Bertalan Lajos u. 2. IX. em 910; (36-1) 463-17-51; (36-1) 463-17-84; www.hsz.bme.hu)

Tanszékvezető: dr. Farkas György, egyetemi tanár; **Tanszékvezető-helyettes:** dr. Dunai László, egyetemi tanár; **Laborvezető:** dr. Horváth László, egyetemi docens; **Egyetemi tanárok:** dr. Hegedűs István, dr. Iványi Miklós; **Kutató professzorok:** dr. Orosz Árpád, dr. Szalai Kálmán; **Egyetemi docensek:** dr. Bódi István, dr. Lovas Antal, dr. Papp Ferenc, dr. Szatmári István; **Egyetemi adjunktusok:** dr. Hegedűs László, dr. Pintyőke Gábor, dr. Strobl András, dr. Szabó Bertalan, dr. Szabó Gyula, Varga Géza, dr. Varga László, dr. Verőci Béla; **Egyetemi tanársegédek:** Erdődi László, Gulyás Csaba, Joó Attila László, Katula Levente, Koris Kálmán, Kovács Nauzika, Kovács Tamás; **Tudományos munkatársak:** Erdélyi Szilvia, Hunyadi Mátyás, dr. Huszár Zsolt, dr. Kálló Miklós, Kaltenbach László, dr. Kiss Rita, dr. Kling Imre, dr. Köröndi László, dr. Ódor Péter; **Doktoranduszok:** Berényi Szabolcs, Friedman Noémi, Honfi Dániel, Jakab Gábor, Mihálffy Attila, Verők Krisztián, Vigh László Gergely, Virányi Viktor, Völgyi István; **Labor technikusok:** Domby Ferenc, Hutterer Ferenc, Rózsavölgyi László, Szász Ferenc; **Üzemmérnökök:** Monori Józsefné, Pusztai Lajos; **Korábbi munkatársak:** dr. Dalmy Dénes, egyetemi adjunktus, dr. Halász István, tudományos munkatárs, dr. Kristóf László, tudományos munkatárs, dr. Tassi Géza, egyetemi tanár, dr. Tomka Pál, tudományos munkatárs.

Oktatott tantárgyak

Hídépítés (3 kredit)

Előadók: dr. Dalmy Dénes, dr. Farkas György, dr. Iványi Miklós
(2 előadás, 2 gyakorlat) Két tervfeladat: Bordás közúti vasbeton híd tervezése, felsőpályás vagy alsópályás vasúti acélhíd tervezése.

Acél és öszvérszerkezetű hidak (8 kredit)

Előadók: dr. Iványi Miklós, dr. Szatmári István

(5 előadás, 2 gyakorlat) Két tervfeladat: Rácsos vasúti acélhíd tervezése, öszvér közúti híd tervezése.

Vasbeton hidak és műtárgyak (8 kredit)

Előadó: dr. Farkas György

(4 előadás, 2 gyakorlat) Két tervfeladat: Szekrénytartós utófeszített közúti híd tervezése, vasbeton víztároló tervezése.

Diplomamunkák

2004-ben a Hidak és Szerkezetek Tanszéken összesen tíz diplomamunka készült hidász szakterületen. Valamennyi dolgozat témája egy-egy híd tervezése volt.

Balázs Szabolcs: Együttdolgozó közúti híd szerkezetének tervezése

Fülöp Zoltán: Vasúti híd tervezése

Hunyadi László: Gyalogos híd tervezése

Kelemen Gábor: Vasbeton közúti híd tervezése

Kis László: Közúti híd tervezése

Marosi Márton Dávid: Együttdolgozó közúti híd szerkezetének tervezése

Miklós Levente: Közúti híd tervezése

Varga László: Vasbeton közúti híd tervezése

Mihályi Balázs: Közúti híd tervezése az M7 ap. 159+861,04 km szelvényében

Györki Gábor: Közúti híd tervezése az M31 ap. 8+752,46 km szelvényében

Tudományos diákköri dolgozatok

2004. november 9-én volt az Építőmérnök Kar TDK Konferenciája. Az alábbiakban ismertetjük a Szerkezetépítőmérnöki és az Építőanyagok, mérnökgeológia és geotechnika szekcióban elhangzott dolgozatok közül a hidakhoz kapcsolódó munkákat.

Alleram Anikó: Feszültségkoncentráció vizsgálata ortotróp pályalemez varratkörnyezetében (2. díj)

Konzulens: dr. Dunai László, egyetemi tanár, Joó Attila László, egyetemi tanársegéd, Hidak és Szerkezetek Tanszéke

A dolgozat az ortotróp pályalemezek hosszborða és pályalemez kapcsolatánál kialakított sarokvarratok numerikus vizsgálatával foglalkozik. A szerző ennek a szerkezeti részletnek a minél pontosabb vizsgálatára kidolgozott egy kétdimenziós, síkbeli feszültségi állapotú elemekbõl álló végesesemes modellt, melyre kinematikai teherként egy háromdimenziós síkhéj modelltõl származtatott elmozdulás hat. A lokális modellben figyelembe veszi a gyakorlatban alkalmazott különféle varratgeometriák hatását is, ezzel pontosabb geometriai feszültségeket produkálva a fá-

radásvizsgálat elvégzéséhez. A vizsgálat célja szerkezeti részlet geometriai feszültségének végeselemes analízisen alapuló értelmezésének pontosítása, valamint a számítás gyakorlati szempontból fontos részleteinek tisztázása.

Simonkay Veronika: Beton, vasbeton és feszített beton vasúti hidak (3.díj)

Konzulens: dr. Dalmy Dénes, címzetes docens, Hidak és Szerkezetek Tanszék, Vörös József, MÁV Rt.

Tóth Axel R.: Falazott ívek vizsgálata DEM segítségével (1. díj)

Konzulens: dr. Bagi Katalin, tudományos főmunkatárs, dr. Bojtár Imre, egyetemi tanár, Tartószerkezetek Mechanikája Tanszék

Blokkokból falazott íveket már több ezer éve használnak hidak teherviselő elemeként, falazatok áttöréseként. A falazott ívhidak reneszánsza a 17-19. századra tehető: az ekkor épített hidak jelentős része mind a mai napig részét képezik a közlekedési hálózatnak szerte Európában. A falazott ívhidak rengeteg mechanikai kérdést vetnek fel. A szerkezeti egyszerűség ellenére számtalan, még meg nem oldott problémakör foglalkoztatja a mérnököket: ívek deformációja különböző terhekre, teherciklusokra; támaszsüllyedés; az idő hatása, megerősítési lehetőségek, háttöltés hatása, stb.

A vázolt problémaköröket sokan, sokféleképpen vizsgálták már mind analitikusan, mind numerikusan. A számítógépes numerikus vizsgálatokról azonban általánosságban elmondható, hogy azok döntő többségét a jól ismert véges elemek módszerére (VEM) segítségével hajtották végre, alapvetően kontinuumként modellezve a diszkrét blokkokból falazott szerkezetet.

A TDK dolgozat a véges elemes módszerrel szemben a „Pfc2D” elnevezésű, diszkrét elemes programmal elemzi a boltozatokat, kísérletet téve a paraméterek identifikációjára.

Kovács Ákos Balázs: Az EC3 néhány új méretezési lehetősége (3. díj)

Konzulens: dr. Horváth László, egyetemi docens, Hidak és Szerkezetek Tanszék

Turi Dávid: A Screwsol cölöpözési technológia

Konzulens: dr. Farkas József, egyetemi tanár, Geotechnikai Tanszék, Sata Lóránd, mérnök, HBM Kft.

Fehérvári Sándor: A poliuretán gél alapú műgyanta injektálási rendszerek vizsgálata, különös tekintettel a mélyépítési műtárgyak utólagos szigetelésére

Konzulens: Salem Georges Nehme, tudományos segédmunkatárs, Építőanyagok és Mérnökgeológia Tanszék, dr. Müller Miklós, egyetemi docens, Geotechnikai Tanszék, Berecz András, üzletágvezető, Sika Hungária Kft.

Havas Péter János – Kukucska Dávid: Öntömörödő acélszálerősítésű beton

Konzulens: Salem Georges Nehme, tudományos segédmunkatárs, Építőanyagok és Mérnökgeológia Tanszék

Kutatás – fejlesztés

A Hidak és Szerkezetek Tanszéken végzett kutatásokról jó összefoglaló képet ad a tanszék *Tudományos közlemények 2005 c.* kiadványának tartalomjegyzéke, amely *Új Duna-hidak – kutatás, szakértés, tervezés* alcímmel jelent meg.

1. Farkas György: Előszó
2. Honfi Dániel, Joó Attila László, Dunai László, Ádány Sándor: A dunaújvárosi Duna-híd szerkezeti változatainak paraméteres vizsgálata
3. Joó Attila László, Dunai László, Kálló Miklós, Kaltenbach László, Köröndi László: A dunaújvárosi Duna-híd statikai modellkísérlete
4. Dunai László, Joó Attila László: Ívhídmodell teherbírása: kísérleti, numerikus és szabványos eredmények
5. Hegedűs István: Nagy támaszközű ívhidak tervezésének a szélterheléssel kapcsolatos kérdései
6. Joó Attila László, Hegedűs István: A dunaújvárosi Duna-híd lengésvizsgálata
7. Goricsán István, Balczó Márton, Lajos Tamás: A dunaújvárosi Duna-híd aerodinamikai vizsgálata: szélcsatorna kísérlet
8. Lohász Máté Márton, Lajos Tamás: Híd metszet áramlástani vizsgálata nagy-örvény szimulációval
9. Csécs Ákos, Lajos Tamás: Hídtartók ellenállástényezője
10. Vigh László Gergely, Hunyadi Mátyás, Honfi Dániel, Dunai László: Az M0 Autópálya északi Duna-híd statikai modellezése és igénybevétel-számítása
11. Jakab Gábor, Joó Attila László, Dunai László: Az M0 Autópálya északi Duna-híd merevítőtartójának lokális feszültség-számítása
12. Vigh László Gergely, Kovács Nauzika, Dunai László, Szatmári István: Merevítetlen és merevített lemezek stabilitásvizsgálata Duna-hidakon
13. Farkas György, Hegedűs István, Kovács Tamás, Völgyi István: Az M0 Autópálya északi Duna-híd vasbeton pilonjainak erőtani vizsgálatai
14. Hunyadi Mátyás, Farkas György, Völgyi István: A függesztőkábelek kialakítása és méretezésének alapelvei ferdekábeles hidaknál
15. Vigh László Gergely, Dunai László, Kollár László: Duna-hidak földrengés-vizsgálata

16. Mihálffy Attila, Joó Attila László, Dunai László, Szatmári István: Ortotróp pályaszerkezet fáradásvizsgálata

Széchenyi István Egyetem, Győr

Szerkezetépítési Tanszék

Győrben 2002. január 1-én megindult az egyetemi oktatás, emellett természetesen továbbra is folyik a főiskolai képzés. A képzés jelenleg mind az egyetemi, mind a főiskolai szakokon egylépcsős, tehát mindkét szakon külön tanterv szerint folyik a képzés. A kétlépcsős oktatás – első lépcső a főiskolai fokozat, második lépcső az egyetemi továbbképzés – bevezetése 2005 szeptemberétől várható.

Tanszékvezető, egyetemi tanár: dr. Scharle Péter; **Főiskolai tanár:** dr. Tóth Zoltán; **Egyetemi docens:** dr. Kegyes Csaba; **Főiskolai docens:** dr. Lőrincz György, dr. Lublós László, dr. Németh György, dr. Szepesházi Róbert; **Egyetemi adjunktus:** Agárdy Gyula, Agárdyné Kállai Éva, Guzmics János; **Egyetemi tanársegéd:** Koch Edina; **Tudományos munkatárs:** Deme Ferenc, Mészáros Péter, Bukovicsné Cuhavölgyi Emília; **Labortechnikus:** dr. Kiss Imréné, Borbély István, Kovács Miklós.

Oktatott tantárgyak

A hídépítéssel foglalkozó tárgyak oktatása a Műszaki Tudományi Karon, az Építési és Környezetmérnöki Intézet Szerkezetépítési Tanszékén folyik.

Az építőmérnöki szakos egyetemi hallgatók részére, akik a szakon belül a mérnöki szerkezetek főszakirányt választják, kötelezőek a *Hidak I.*, *Hidak II.* és *Hidak III.* című tárgyak. A *Hidak I.* az Általános hídépítés, a *Hidak II.* a vasbeton hidak, a *Hidak III.* az acélhidak témakörét foglalja magába.

A főiskolai képzésben résztvevők számára, akik a szerkezetépítő szakirányt választják, szintén kötelező a *Hidak I.* tárgy felvétele. A főiskolai és az egyetemi hallgatók számára a tárgy tartalma, követelménye azonosak. A heti kötelező óraszám: 3 óra.

A 2004-2005-ös tanévben ezek közül a *Hidak I.* (Általános hídépítés) került sorra. A tárgyat felvett hallgatók létszáma: 51 fő. Ebből 20 egyetemi és 31 főiskolai hallgató volt.

A tárgy rövid tartalma a következő: A közúti és vasúti hidak osztályozása. A hidak alépitményei, alapozás, hídfők, pillérek, és ezek szerkezeti kialakítása. A hidak felszerkezetei: lemezhidak, gerendahidak, előregyártott felszerkezetű hidak, hídgerenda típusok és alkalmazásuk, vasbeton ív- és tárcsahidak szerkezeti kialakítása, rácsos hidak, függő- és ferdekábeles hidak. Közúti hídpálya és tartozékai: szigetelés, dilatációs szerkezetek, alátámasztások, hídkorlát, stb. Hidak terhei, a Közúti és Vasúti Hídszabályzat terhelésre vonatkozó előírásai. Hidak tervezési követelményei: műszaki, gazdaságossági és esztétikai követelmények. Közúti és vasúti hídprovizóriumok szerkezeti kialakítása, számításuk elvei.

A tárgy felelőse és előadója dr. Tóth Zoltán főiskolai tanár. A *Hidak II.* és a *Hidak III.* tárgy oktatására csak a következő félévekben kerülhet sor, mivel ezek előtanulmányi követelménye a *Hidak I.* tárgyból letett eredményes vizsga. A *Hidak II.* tárgy tárgyfelelőse és előadója: Guzmics János egyetemi adjunktus, a *Hidak III.*-é dr. Németh György főiskolai docens.

Hidas témában sajnos tudományos diákköri dolgozat 2004-ben nem volt. Ennek legfőbb oka az, hogy a megelőző években csak főiskolai hallgatók vették fel a tárgyat, mivel egyetemi hallgató korábban nem volt. Az általános hídépítés pedig még nem tárgyalja olyan mélységig a hídépítés témakörét, ami megalapozhatná egy tudományos diákköri dolgozat elkészítését.

Az előbbi okok miatt 2004-ben diplomaterv sem készült hidas témában.

A hidas témával foglalkozó oktatók nagy bánatára a jelenleg érvényes tanterv sajnos nem tartalmazza a korábban oktatott *Hídfenntartás* című tárgyat. E témakörben pedig a tanszék minden oktatója nagy tapasztalatokat szerzett a gyakorlatban. (E tantárgy korábban is csak a híd szakirányt választó hallgatók számára volt kötelező.)

Híd szakági kutatások

2004-ben volt előkészítés alatt, állami támogatással, az egyetemi Kooperációs Kutató Központ létrehozása. Ennek egyik kutatási főiránya az infrastruktúra kutatás, amelyen belül egyik kutatási téma a hidak alépitményeinek fejlesztése. A téma támogatói: a Hídépítő Rt, a HBM Kft, az EMAB Rt, valamint az UKIG: A támogatók évente 5 millió fo-

rintot ajánlottak fel, amit az állam ugyanennyivel támogat. A konkrét kutatási témák jelenleg kidolgozás alatt vannak.

Az oktatást és a kutatást egy közepesen felszerelt szerkezetvizsgáló laboratórium segíti. A laboratórium alkalmas anyag- és szerkezetvizsgálatokra, valamint hidak statikus és dinamikus próbaterhelésére.



Szarvaskői Villói-patak-híd

ESEMÉNYNAPTÁR – 2004

Az eseménynaptárban vastagon szedett rendezvényekről bővebb leírás található e fejezet második, *Részletes beszámolók* c. részében.

Január

27. KTE kitüntetések átadása. Jáky József díj: Dr. Gáll Imre, Földi András; Arany jelvény: Csohány Antal; Ezüst jelvény: Dr. Medved Gábor.

Február

6. Széchy előadóülés (Budapest, MTA)

Március

8. Nyolcvan éves a Mérnöki Kamara. Alapító: Zielinski Szilárd
15. Magyar Köztársasági Érdemrend tiszti-keresztje kitüntetést kapott Szalai Béla
18-19. **Beton Tag – Betonnapok** (Bécs)
25. 44. Építőipari Szimpózium és Szakkiállítás (Pécs)

Április

- 7-8. **Műegyetemi Állásbörze** (BME)
20-24. Construma nemzetközi építőipari szakkiállítás (Hungexpo)
21-25. **Maderspach Károly emlékkonferencia és tanulmányút**, (Temesvár, Ruszkabánya) *Beszámoló október 5. alatt!*
26-27. **Utak 2004 után - nemzetközi konferencia** (Budapest)

Május

8. Széchenyis Állásbörze (Győr)
10-11. Alagút- és mélyépítő szakmai napok (Győr)
19. **Agócs Zoltán: Híd - mérnöki szerkezet vagy szobor? Min-dentudás Egyeteme** (BME)

25-27. 45. Hídmérnöki konferencia (Zalaegerszeg)

26. A Hídmérnöki Konferencia keretében Dr. Domanovszky Sándor kapta a 11. „Év hídsza” díjat

Június**3-6. VIII. ÉPKO (Csíksomlyó)**

8. VI. Betonkonferencia „Korszerű betonok a nagyberuházásokban” (Budapest)

22. A közlekedés biztonságát fokozó jármű visszatartó elemek európai normatívája (Budapest, MTESZ székház)

23-26. V. Nemzetközi Duna-hidak konferencia (Újvidék)**Augusztus**

20. Kovács Zsolt, az Uvaterv szakági igazgatója a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkereszt kitüntetésben részesült

23-26. XI. Nemzetközi Hegesztési Konferencia (Budapest)

- 24-25. **A magyar közúti hídépítés az elmúlt és az elkövetkező tíz évben** konferencia (Sárospatak, Cigánd)

Szeptember

- 1-3. **Hidász szakmai kirándulás Pozsony ötödik, épülő Duna-hídjához** (Pozsony, Komárom)

6. Aláírták az M3 Görbeháza – Nyíregyháza szakasz kiviteli szerződését

7. M3 autópálya Polgár – Görbeháza szakaszának átadása (13 km, 4 nagyobb műtárgy)

8-10. 32. Ütügyi Napok, Békéscsaba (Gyula)

18. M7 Becsehely – Letenye és M70 Letenye – Tornyiszentmiklós szakaszainak, benne a feszített függesztett Korongi híd átadása (30 km, 33 híd)

- 18-20. Az épülő ötödik pozsonyi Duna-híd beforgatása

- 21. **Maderspach Károly emlékülés** (Budapest, Közlekedési Múzeum) *Beszámoló október 5. alatt!*
- 22. **Professor Galambos Ph.D. Seminarium** (BME)
- 22-24. IABSE nemzetközi konferencia (Sanghaj)
- 25. MTA Magyar Örökség díjat adtak át Dr. Zielinski Szilárd családjá képviselőjének és a Mérnöki Kamarának
- 29-02. **21st DANUBIA-ADRIA Szimpózium** (Horvátország)

Október

- 5. **Maderspach Károly szobrának avatása** (Budapest, Hadtörténeti Intézet és Múzeum)

November

- 4-5. **Magyarország földrengésbiztonsága – modellezés, méretezés** (Győr)
- 11. Az új Nádasdy Ferenc Rába-híd ünnepélyes átadása (Sárvár)
- 16. **XXIV. Acélszerkezeti Ankét** (BME, Oktatói Klub)
- 17. **50 esztendő a tiszalöki, a tiszavasvári és a balmazújvárosi Keleti-főcsatorna-híd emlékülés** (Tiszalök, Városháza)
- 18-19. **TechnoWato VI. Nemzetközi Vasbetonszerkezet-javítási konferencia** (Budapest)

December

- 2. M30 autópálya Emőd – Miskolc szakaszának átadása (24 km, 23 nagyobb műtárgy)
Palotás László díj átadás (BME, Díszterem)
- 15. Hidász találkozó a KPM Hídosztályán és utódszervezeteiben dolgozottak részére (Budapest, Makadám Klub)
A KTE 2004. évi kitüntetései (2005 januárjában kerültek átadásra). Örökös tag: Dr. Tóth Ernő

Részletes beszámolók

Február 6.

Széchy előadóülés (Budapest, MTA)

A Nemzetközi Talajmechanikai és Geotechnikai Szövetség (ISS-MGE) Magyar Nemzeti Bizottsága, a Mérnöki Kamara Geotechnikai Tagozata, társszervezők támogatásával Dr. Széchy Károly professzor tiszteletére 10. alkalommal rendezett előadóülést. Előadást tartott Suzanne Lacasse (Oslo) Az infrastruktúra tervezésének, építésének és fenntartásának geotechnikai kérdései címmel és Szepesházi Róbert (Győr) Hibák, viták, okok és megoldások az ezredforduló táján a magyar geotechnikában címmel.

A rendezvényen átadták a Széchy Károly emléklakettet és díjat.

Március 18-19.

Beton Tag – Betonnapok (Bécs)

Megszokott helyszínen, az Austria Centerben kerültek megrendezésre a Betonnapok. Az 1844 jelentkező között, hála a földrajzi közelségnek, 151 fő magyar résztvevője volt a konferenciának. (részletes beszámoló a Hídepítő 2004/2 számában)

Április 7-8.

Műegyetemi Állásbörze (BME)

Immár 13. alkalommal kerül megrendezésre a Műegyetemi Állásbörze a BME központi épületében. Van két nap, amikor több mint száz cég, hatezer diák, közel kétezer állásajánlat egyetlen helyre koncentrálódik. Egy fórum, ahol a cégek vezetői, és a jövő műszaki értelmisége szemtől-szembe kerül egymással.

Április 26-27.

Utak 2004 után – nemzetközi konferencia

Budapesten tartott szemináriumon emlékezett meg a szakma a Magyar Útügyi Társaság tíz évvel ezelőtti megalakulására. Dr. Kovács Ferenc helyettes államtitkár köszöntőjében kiemelte, hogy az út olyan szolgáltatás, mely nélkül nincs sem társadalmi, sem gazdasági fejlődés, az utak

nélkül Magyarország nem tud az EU szerves részévé válni. Mindebben jelentős szerepet vállalt a MAÚT, mint társadalmi szervezet.

A továbbiakban Hórvölgyi Lajos előadásából megismerhettük a magyarországi autópálya hálózat fejlődéstörténetét:

1960-1990 között 350 km autópálya épült, évi 11,7 km.

1990-2002 között 272 km autópálya épült, évi 23 km.

2003-2006 között 420 km autópálya épüljön, mondja ki a 2044/2003. (III. 14.) kormány határozat, vagyis évi 105 km. Kérdés, hogy a szakma, a tervezők, kivitelezők, műszaki ellenőrök meg tudnak-e birkózni ekkora feladattal?

Május 19.

Agócs Zoltán: Híd – mérnöki szerkezet vagy szobor? Mindentudás Egyeteme

Az előadás a legkorszerűbb hídszerkezetekről, építési eljárásokról és néhány olyan körülményről szól, amellyel napjaink építetőinek, tervezőinek, építőinek és felhasználóinak kell szembenézniük, amikor csak egy-egy új híd terve felmerül. Korunk tipikus hídtervezője egyre kevésbé az inkább statikai számításokkal bajlódó építőmérnök; a feladat egyre inkább építészt, művészi tehetséggel is megáldott tervezőt kíván. Sőt manapság mintha a másik irányba mozdulna ki azt inga - az esztétikai szempont eluralkodása olykor öncélú, műszakilag indokolatlan és pazarló megoldásokra csábít. (részletes beszámoló a Hídepítők 2004/5 számában)

Május 25-27.

45. Hídmérnöki konferencia (Zalaegerszeg)

Dr. Tóth Ernő – Dr. Träger Herbert: Hídmérnöki konferencia Zalaegerszegen (Beton 2004/9 – nyomán)

Először a tavalyi konferencia rendezője, a Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Kht. részéről Basa Zoltán ügyvezető igazgató adta át a konferenciák fontos kellékét, a pásztorbotot és a csengőt a mostani házigazda, a Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. ügyvezető igazgatójának, Juhász Tibornak, aki köszöntötte a megjelenteket. Ezt követően dr. Gyimesi Endre, Zalaegerszeg polgármestere tartott rövid beszédet.

Megnyitó beszédet dr. Kovács Ferenc, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium helyettes államtitkára tartott. Értékelte a szakmát a közle-

kedésfejlesztés keretében, amiben a közút központi szerepet tölt be. Megemlítette a közelmúlt eredményeit, és vázolta a közeljövő igen nagy feladatait. Kiemelte a hídállomány 810 milliárd forintos értékét, megjegyezve, hogy a fenntartáshoz több forrásra van szükség.

A hivatalos program keretében az első előadást dr. Medved Gábor, a Nemzeti Autópálya Rt. hídszakági főmérnöke tartotta *Az autópályák és hídjai fejlesztése* címmel. Bemutatta az előttünk álló, igen jelentős feladatokat: az M0 autópálya északi Duna-hídjának, az M8 autópálya dunaújvárosi Duna-hídjának és az M7 autópálya köröshegyi völgyhídjának megépítését, továbbá a Hárosi Duna-híd második szerkezetének építését a 2003. évi CXXVIII. törvény szerint. A tételen felsorolt hidak közül az M0 északi Duna-hídja lesz az első ferdekábeles folyami hidunk. A Dunaújvárosnál épülő Duna-híd 1680 m összhosszúságú, modernyílása (307 m) hazánkban a legnagyobb, kategóriájában (kosárfüles, Lohse-Nielsen rendszerű) pedig világenső lesz. A köröshegyi völgyhíd 17 nyílású, 1872 m hosszú lesz. Ez a feszített vasbeton gerendahíd az ország legmagasabb és egyben leghosszabb hídja lesz. Az előadó szólt még az egyéb gyorsforgalmi utak, hidak építéséről is.

Az ebédszünet után Holger Svensson, a német Leonhardt, Andrä und Partner tervező vállalat egyik vezetője tartott előadást *Ívhidak* címmel. Az előadó röviden tájékoztatót cégéről, majd 16 jelentős ívhídat mutatott be, átfogó képet adva az ívhidak különböző fajtáiról.

Ezt követően dr. Domanovszky Sándor tartott előadást *A vas/acél anyagok fejlődésének története a hídépítés tükrében* címmel. Részletesen ismertette az európai acélgyártásban az utóbbi 10 évben végrehajtott forradalmi fejlesztést, amely a termomechanikus hengerlési eljárással készített nagyszilárdságú acéloknál kiválóan hegeszthető minőséget biztosít.

A konferencia programja a továbbiakban a Göcseji Falumúzeum és az Olajipari Múzeum megtekintésével folytatódott. Az esti fogadás keretében dr. Domanovszky Sándornak átadták „Az év hídásza” kitüntést. A most 11. alkalommal átadott díj méltó helyre került.

A második nap délelőttjén előadások hangzottak el. Elsőként Viszló Dezső, a PERI Kft. műszaki vezetője zsaluaktualitásokról beszélt, és filmmel, képekkel illusztrálva bemutatta a franciaországi, millau-i viadukt pillérjeinek építését, ahol a cég zsaluzatait használták.

Dr. Seidl Ágoston (Mahíd 2000 Rt.) az injektálási technológiák hídépítési alkalmazását, mutatta be, különös tekintettel az új, sokoldalú technikára, a gélinjektálásra. A látványos helyszíni bemutatóval kísért

előadás jól bemutatta az elsősorban hátűr- illetve fátyolinjektálás céljára alkalmas technológiát.

Kovács Ákos (Mahid 2000 Rt.) a sárvári Rába-híd, továbbá az M30 autópálya Sajó-hídjának és egy körforgalmú csomópont fölötti hídjának építéséről számolt be. Különösen érdekes a sárvári, 21+78+27 méter támaszközü, ortotróp pályaszerkezetű acél ívhíd, melynek alépítményénél – hazánkban először – öntömörödő betont alkalmaztak.

Szünet után Mátyássy László, a Pont-TERV Rt. vezérigazgatója cégének 10 éves történetét ismertette, tervezési munkáik képeivel illusztrálva. A Pont-TERV jelentős tervezési munkái közül néhány példa: a rábahídvégi Rába-híd felújítása (1995), a Taksony vezér Dunaág-híd (1998), a bajai Duna-híd konzoljainak erősítése (1999), a tiszai Tisza-híd új közúti hídrésze (2001), a dunaföldvári Duna-híd pályaszerkezetének átépítése, az esztergomi Duna-híd újjáépítése, M7 autópályahidak felújítása, a szekszárdi Szent László Duna-híd tervezésében való közreműködés (2002).

Asztalos István (Sika Hungária Kft./Stabiment Hungária Kft.) a betonadalékszerek európai szabályozásáról tartott előadást, majd Oberecht Kálmán és Fejér Gábor (MEVA Rt.) az M7 autópálya jelenleg épülő völgyhídjainak zsaluzati megoldásairól és a tízéves cég más érdekes hazai hidépítési munkákban való közreműködéséről számolt be.

Zsigmondi András (Hidépítő Rt.) a „kiemelt kábeles” vagy „feszített-függesztett”, hazánkban első ízben épített ún. extradosed hídtypusról adott érdekes áttekintést. Főleg Japánban épültek (1994-től) ilyen hidak, melyek kissé emlékeztetnek a ferdekábeles hidakra. Lényeges különbség, hogy itt a vízszintes erőkomponens dominál a kábeleken.

Becze János (Hidépítő Rt.) tájékoztatást adott a délutáni munkahely-látogatás programján szereplő, az M7 és M70 autópályák elágazásánál épülő, újszerű szerkezetű műtárgyról, amely a vállalat kezdeményezése nyomán, az Uvaterv Rt. által tervezett négynyílású szerkezet helyett két 60 m körüli nyílással, a szerkezet fölé emelt szabad kábelekkal épül, 40 fokos ferdeséggel.

Délután a konferencia résztvevői a helyszínen tekintették meg a délelőtt ismertetett hidat, melynek látványterve egyébként a konferenciatermet is díszítette. A kivitelező képviselői: Lukács Zsolt és Magyar János adtak tájékoztatást a munkáról, emellett gazdag fénykép- és rajzkiállítás, továbbá a pilon zsaluzatának egy életnagyságú részlete segítette a tájékozódást.

A harmadik napon főleg technológiai jellegű előadások hangzottak el. Vértés Mária (ÁKMI Kht.) a bitumenes lemezes szigetelések követelményeiről és vizsgálatáról, Haraszi László (Villas Hungária Kft.) a Villas bitumenes lemezes szigetelések készítéséről számolt be. Az első-sorban hazai gyártású, modifikált elasztomer és plasztomer bitumenes lemezek egy, ill. két rétegben való fektetését az előadó általánosságban és egy zalaegerszegi híd példáján is ismertette.

Szautner Csaba (MAPEI Kft.) egy új olasz vasútvonal nagytömegű betonjainak technológiájáról beszélt.

Kovács József (Duna-Dráva Cement Kft.) a hazai kiegészítő anyagokat tartalmazó cementekről adott tájékoztatást. Az előadók a hazaitól eltérő cementanyagú és a hazinál nagyobb víz/cement tényezőjű betonok alkalmazását javasolták. Vértés Mária (ÁKMI Kht.) hozzászólásában a cementekkel kapcsolatos hazai tapasztalatokat ismertette.

Pethő Csaba (MC-Bauchemie Kft.) a nagy teljesítőképességű folyósítószer alkalmazását ismertette. Koczor Huba (Hydrodynamic Kft.) a vízsugaras megmunkálásról tartott előadást.

Különleges színfolt volt dr. Gáll Imre rubindiplomás mérnök rövid megemlékezése Deák Mihályról, egy kevésbé ismert mérnökről, aki Deák Ferenc rokona volt és Zala megyéhez is kötődött. Az előadót dr. Tóth Ernő köszöntötte közelgő 95. születésnapja alkalmából.

Dr. Dalmy Dénes (Pannon Freyssinet Kft.) *Hidak erősítése külső-kábeles feszítéssel* c. előadásában a tizenegy évvel ezelőtt Zalabaksán végrehajtott híderősítésekről számolt be. Ezeket azóta számos hasonló-erősítés követte, melyekkel kisteherbírású vagy keskeny hidakat sikerült a bontástól megmenteni és a mai forgalmi igények kielégítésére alkalmassá tenni.

A konferencia szokás szerint fórummal ért véget, melyen hozzászólások és azokra adott válaszok hangzottak el.

Dr. Tóth Ernő röviden értékelte a konferenciát, Sitku László (UKIG) méltatta és megköszönte a szervezők színvonalas munkáját, majd Halász Tibor, a Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. műszaki igazgatója bezárta a konferenciát.

Június 3-6.

VIII. ÉPKO (Csíksomlyó)

Dr. Tassi Géza: A VIII. EMT-ÉPKO Csíksomlyón a fib MT kihelyezett ülésével bővítve. (Vasbetonépítés 2004/2 – nyomán)

Az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság (EMT) 2004. június 3-6. között rendezte meg a Nemzetközi Tudományos Konferenciát (ÉPKO-t), újra Csíksomlyón.

Az immár nyolcadszor megtartott ÉPKO kiadványának előszavában – más figyelemre méltó megjegyzése mellett – a következőket írja dr. Köllő Gábor, az EMT, s egyúttal az Építéstudományi Szakosztály elnöke arról, hogy mit nyújtanak a résztvevőknek: „egy olyan együttlétet, olyan hangulatot, egy olyan miliőben, amely maradandó élményt ad anélkül, hogy a tudományos színvonal csorbát szenvedne. Az erdélyi konferenciák hangulata egyedülálló, nem egy hűvös légkörben megrendezett kifogástalan rendezvény, hanem egy tudományterülethez tartozó szakemberek kellemes, hangulatos baráti találkozója...” E szavaknak teljesen igazat kell adnunk. Csak gratulálhatunk a szervezőbizottságnak a gondos, ötletes előkészítő munkához és a gördülékeny lebonyolításhoz.

Összeállítottam néhány statisztikai adatot, név szerint csak a *Fédération internationale du béton* Magyar Tagozata (fib MT) tagjait említem.

A regisztrált résztvevők száma 139, közülük kísérő 11. Az aktív résztvevők köréből erdélyi (beleértve a partiumi, bánáti küldötteket) 27 volt, 98-an érkeztek Magyarország határain belülről, hárman más országból.

A konferencia ünnepélyes megnyitóval kezdődött. Az ülésen mások mellett a fib MT tagja, Kegyes Csaba érdemeit ismerte el az EMT egy oklevéllel. Hat előadás volt ezen az ülésen. Ezek között szerepelt Farkas György Nagyszilárdságú feszített vasbeton gerendák kísérleti vizsgálata referátuma (társszerzői Kovács Tamás, Lovas Antal és Szalai Kálmán), valamint Balázs L. György A vasbetonépítés néhány eredménye a közelmúltból Magyarországon c. előadása. A plenáris ülés vezérszónokait három érdekes cégbemutató követte.

Az Út-, vasút- és hidépítés szekcióban 19 előadás hangzott el.

A Betonszerkezetek szekció Balázs L. György elnöklete alatt tartott ülésén Tassi Géza ismertette Rózsa Pállal kidolgozott tanulmányát,

majd előadást tartott a fib MT tagjai közül még Kegyes Csaba, Kopecskó Katalin és Arany Piroska (társszerzője: Salem G. Nehme). Összesen 14 előadást hallgathattak meg a résztvevők.

Az Épületek és épületgépészet szekcióban 17 volt az előadások száma.

Mód nyílt kérdésekre, hozzászólásokra, egy-egy témát a szünetekben és az esti órákban is taglaltak a jelenlevők.

A csíksomlyói Jakab Antal Tanulmányi Ház ezúttal is jól szolgálta a konferenciát, jól működtek az audio-vizuális eszközök. Ez is a szervezők tevékenységét dicséri.

Igen értékes a konferencia kiadványa, amelynek bibliográfiai adatai:

Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság, ÉPKO 2004, VIII. Nemzetközi Építéstudományi Konferencia, Csíksomlyó, 2004. június 3-6. Szerkesztő és felelős kiadó dr. Köllő Gábor, ISBN 973-86852. 1-4, 418 A/4 oldal.

A kiadvány nagy gonddal készült, készítőinek és a tanulmányok szerzőinek jó munkáját dicséri.

Nagyon jelentősek azok a társadalmi és kulturális értékek, amelyeket a konferencia nyújtott. Az anyaországi és erdélyi magyar szakembereknek az ismerkedési est, az állófogadás, az étkezések, a kávészünetek és főként a kirándulás alkalmával módjuk volt a kötetlen eszmecserére. Különösen hasznos, hogy a magyar szakemberek jobban megismerhették a romániai magyar mérnökök szerepét, helyzetét, ennek révén magának az építőiparnak és az egész műszaki-gazdasági-társadalmi feltételeknek a jelenét és várható alakulását. Az eszmecserék többségéből az tűnik ki, hogy kollégáink zöme sokat vár az európai integrációtól, főként Románia mielőbbi csatlakozását. A mérnökök általában úgy látják, hogy a műszaki együttműködés, a szabványok országhatárokon át való egységesítése, az oktatási intézmények közeledése és még sok más tényező addig is napirenden kell, hogy legyen, míg a határok meg szűnnek.

Itt jegyzem meg, hogy más hasznos dokumentumok mellett hozzájuthattunk a konferencián Jancsó Árpádnak Szekernyés Jánossal együtt írt, a közös műszaki múltat idéző Maderspach c. könyvéhez és Kiss Zoltán Épületek tartószerkezeteinek tervezése c. könyvsorozata I. kötetéhez, amely mindennapi munkánkhoz nyújthat értékes segítséget.

Nem véletlenül hagytam e beszámoló befejező részére, hogy az ÉPKO-hoz kapcsolódó *fib* MT ülésről szóljak. A Csíksomlyón tartott

tagozati ülés gesztus értékű volt. Hiszen évek óta kialakult, és fejlődik a két szervezet közötti együttműködés. Nem véletlen, hogy az EMT részéről két olyan kollégánk is jelen volt a *fib* MT ülésén - Köllő Gábor és Kiss Zoltán - akiket a Palotás-díjjal kitüntettek között tisztelhetünk. Az ülés jelképe volt annak, hogy becsüljük az EMT munkáját, s tovább kívánjuk fejleszteni kölcsönösen gyümölcsöző kapcsolatainkat.

A VIII. ÉPKO mind szakmai, mind társadalmi tekintetben sikeres volt. A szervezők és a szerzők, előadók, a viták résztvevői valamennyien hozzájárultak e sikerhez. Bízhatunk abban, hogy a Kárpát-medence magyar ajkú mérnökei közül még többen – főként fiatalok – gazdagítják majd az ÉPKO munkáját, s fejlesztik a határokon átnyúló együttműködést.

Június 24-26.

V. Nemzetközi Duna-hidak Konferencia (Újvidék)

Hajós Bence: Tudósítás az 5. Nemzetközi Duna-hidak Konferenciáról. (Közüti és Mélyépítési Szemle 2004. évi 8. szám – nyomán)

2004. június 24. és 26. között Újvidék adott otthont a nemzetközi vándorkonferenciának. A hagyományindító első konferencia Dr. Iványi Miklós ötletgazda szervezésében egy hajón volt, így a tudományos ülés Béctől Budapestig hajózhatott. 1992 óta háromévente más-más Duna-menti állam a konferencia szervezője (1995 – Bukarest, 1998 – Regensburg, 2001 – Pozsony).

Újvidéken a konferencia első két napján nyolc szekcióban összesen 18 ország előadóitól több mint 80 előadás volt. A legtöbb előadással jelen lévő házigazda ország mellett harmadik legtöbb előadó Magyarországról érkezett (10 előadás). A Duna-menti országokon túl érkezett előadó Görögországból, Macedóniából, Szlovéniából, Lengyelországból, Svájcban, Dániából, Norvégiából, Nagy Britanniából és az USA-ból. A konferencia előadás-kivonatait minden jelenlévő két kötetbe szerkesztve megkapta.

Csütörtök délelőtt a megnyitót követő első ülésen az 1999-ben lebombázott újvidéki hidakról hangzott el tíz előadás. A háború óta elkészült egy pontonhíd, a Varadinska Duka híd teljesen új felszerkezettel, valamint egy közúti-vasúti félállandó híd a lerombolt Zezelj híd felvízi oldalán. A Sloboda híd újjáépítése jelenleg is tart.

A második ülésen új Duna-hidak voltak terítéken. Két előadás ismertette a Pozsonyban épülő új Duna-hidat. Az ívtartó főnyílás támasz-

köze 231 méter lesz. Az acél felszerkezetet részben Nyíregyházán (MCE) gyártják.

Csütörtök délután, a harmadik ülés témája a korszerű hidak volt. Dr. Medved Gábor előadásában ismertette a hazai autópálya-építéshez kapcsolódó új folyami híd-terveket. A szegedre tervezett új ferdekábeles Tisza-hídról a belgrádi tervezőcsoport tartott bemutatót. A negyedik szekcióban Hidépítés, újjáépítés, hídkárosodás, felújítás és erősítés volt a téma. Több más előadás mellett a zágrábi mérnökök az 1992-93. évi háborúban megrongált Száva- és Dráva-hidak újjáépítéséről számoltak be. Este a program a városházán állófogadással zárult.

Péntek reggel, az ötödik és hatodik ülésnek hídtervezés és hídvizsgálát volt a címe. Különböző statikai kérdések között kiemelt figyelmet kapott a gyalogoshidak lehetséges lengéscsillapítása és a földrengésre való méretezés lehetőségei.

A hetedik ülésen több magyar előadó is szerepelt. A magyarországi Duna-hidak környezeti összehasonlításáról dr. Tassi Géza tartott előadást. Egy-egy előadásban dr. Iványi Miklós a Lánchíd láncszemeinek viselkedését, Földi András pedig az Erzsébet lánchíd történetét ismertette. Hajós Bence a felső Tisza-szakasz (Kárpátalja) hídjairól tartott előadást.

Az utolsó ülésen ismét építés, újjáépítés, modellkísérlet és hídkárosodás volt a téma. Dr. Dunai László a dunaújívárosi Duna-ívhíd 1:34 arányú modellkísérletéről számolt be, ígérve, hogy a következő konferencián 2007-ben folytatja előadását a híd próbaterhelésről. A péntek délután a Sloboda híd építésének meglátogatásával folytatódott. Az 1999 óta torzó ferdekábeles híd átadását 2005-re tervezik. A régi híd mederszerkezetét 1980-ban a Ganz gyár készítette. A hatalmas rombolás miatt a hídnak több mint felét újra kellett gyártani.

A péntek esti konferencia-vacsorán ünnepélyesen zárult le az igen sikeres és gazdag konferencia. A számos ünnepi köszöntő és szónoklat közül a legfontosabb számunkra, hogy dr. Iványi Miklós átvette a konferencia rendezését szimbolizáló oklevelet, így 2007-ben hazánk rendezi a 6. Nemzetközi Duna-hidak Konferenciát.

Szombaton egész napos szakmai hajókirándulást tartottak a konferencia résztvevői. Az újvidéki Duna-hidakon túl elhaladtunk a jelenleg fél-autópályát átvezető beskai Duna-híd alatt, melynek kapacitásbővítéséről előző napokon több előadásban is volt szó. A hajó-túra érdekessége elsősorban a belgrádi Száva-hidak ismertetése, illetve az ostruznicai Száva-híd újjáépítésének helyszíni megtekintése volt. Az utolsó zárótag

beemelése csupán a konferencia előtti napokban készült el, ezért ismét a teljes hídon végig lehetett sétálni.

Augusztus 24-25.

A magyar közúti hídépítés az elmúlt és az elkövetkező tíz évben (Sárospatak)

Dr. Tóth Ernő: Beszámoló a Sárospatakon, augusztus 24-25-én megtartott A magyar közúti hídépítés az elmúlt és az elkövetkező tíz évben című konferenciáról. (Közút 2004/9 – nyomán)

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Kht., a KTE megyei szervezete és a Magyar Útügyi Társaság szervezte meg ezt a hasznos, tanulságos, emlékezetes rendezvényt. A szervezők nevében Stoll Gábor igazgató köszöntötte a résztvevőket, s kívánt jó hangulatú tanácskozást, majd Vastag Sándor osztályvezető, korábban hídszakági főmérnök bevezetőjében indokolta a rendezvény időszerű témaválasztását. Kolozsi Gyula (Via Pontis, ügyvezető), az első nap levezető elnöke áttekintést adott a következő évek hatalmas hídépítési programjáról, a vásárosnaményi Tisza-hídról, az M7 köröshegyi völgyhídról, a dunaújvárosi Duna-hídról stb. Az első előadásban Pintyőke Károly (Ganz Acélszerkezet) a sárvári Rába-híd építését ismertette, aminek többek között az az érdekessége, hogy hazánkban negyven éve után most épült ismét acél ívhíd. Esztétikailag érdekes, igényes ez a híd (a terveket a FÖMTERV készítette, s különleges volt a születése is (a KÖZÚT -ban már jelent meg róla tudósítás).

A MAHÍD Rt. hídépítési munkái közül Törteli József az M3 oszlári Tisza-hídjáról, az M30 Sajó- és végcsomóponti hídjáról számolt be. Kiemelte a Tisza-híd – a 256 méter hosszú acél szerkezet – egyben való beúsztatását, a vasbeton pálya-lemez segéd-alátámasztás nélküli betonozását. A másik két ismertetett műtárgy is öszvérszerkezet, az M30 végcsomóponti hidja körforgalmú csomópont fölé épül.

Az M7 autópálya hidjainak felújítását Szalay Tibor ismertette. A forgalom fenntartása közben 87 hidat felújítottak, emellett hét új hidat kellett építeni a félautópálya végleges kiépítése miatt. Erről a nagy munkáról az ad némi képet, hogy a PONT - TERV Rt. tervei alapján több mint harminc alvállalkozóval 49 ezer négyzetméternyi hídszigetelés, 47 ezer négyzetméter sókorrózió elleni bevonat készült.

A Szekszárd melletti Szent László Duna-híd és a Sárvári Rába-híd alépitményi és beruházási munkáiról dr. Seidl Agoston tartott előadást, kitérve technológiai részletekérdésekre, szólt a Rába-hídnál beépített „öntömörödő” betonról is. Figyelemre méltó megjegyzése volt, hogy az utazók, sajnos, az új Duna-hidat nem tudják megtekinteni, mert nem készült megfelelő kilátóhely.

A harmadik előadási blokk korszerű vasbeton hídépítéseket mutatott be. Rapkay Kálmán (Hídépítő Rt.) az M7 Becsehely-Letenye közötti hazánkban első ízben épített „függesztett – feszített” hídját ismertette, majd Wellner Péter (Hídépítő Rt.) az újabb vasbeton hídépítési technológiák közül a szakaszos előretolású

hidak építéséről adott áttekintést; kiemelve az emelő-toló sajtók korszerű típusát. Ezután az M7 köröshegyi völgyhídjáról szólt. A műtárgy mintegy 1800 méter hosszú és 23,8 méter széles lesz, s a közel 90 méter magas pilléreken álló, bonyolult geometriájú létesítményt két irányból tolják be.

A következő előadó Juhai Sándor (Hídépítő Speciál) a cigándi Tisza-híd fel szerkezetének beúsztatásáról számolt be egy rendkívül izgalmas videofilm kommentálásával. A 10 évvel ezelőtti munka bemutatása azoknak is nagy élményt jelentett, akik annak idején részesei lehettek ennek a bravúrnak. Ebben a blokkban olyan nagy munkák szerepeltek még, mint a taksonyi Dunaág-, az esztergomi Mária Valéria-, az M3 oszlári Tisza-, a tiszugi Tisza-, a szekszárdi Duna- és a Kvassay Dunaág-híd építése, amelyeknél beúsztatás, úszóaljzatok (TS uszály) alkalmazása szerepelt. Jóleső érzés volt számot vetni azzal, hogy a cigándi Tisza-híd építésénél alkalmazott úszómű fejlesztésével – dr. Szatmári István ötlete – milyen nagy munkákat sikerült a magyar tervezőknek, építőknek megvalósítaniuk. Az 1600 tonna teherbírású úszó emelőműről és munkájáról a hídmérnöki konferenciákon többször volt szó, így megbocsátható, hogy a tudósító nem sorol most adatokat.

A kiadós előadás-sorozat után autóbusszal utaztunk Cigándra, ahol Németh Károly polgármester vezetésével a helyiek rendkívül kedvesen fogadtak. A művelődési házban rövid előadás szólt az idén várossá lett 2500 fős település gondjairól (kevés a munkahely), örömeiről (élő a néphagyomány, új iskola építésére van remény). A szünet után szívet melengető filmet nézhettünk meg a híd építéséről. A kísérő szöveg érzékeltette, hogy milyen nagy jelentőségűnek tartják – tíz évvel az építése után is – a Tisza-hidat, hiszen lehetőséget teremt a hídváros számára a kapcsolattartásra.

Szabadtéri néptáncbemutató bizonyította, hogy a cigándi fiatalok mesterei a folklórnak. A szabadtéri kóstoló után, a vendégszeretet fejedelmi vacsorával folytatódott, aminek a hangulatát meghatározta a betegségéből éppen felépült dr. Balázs György „vezényelte” közös éneklés.

A második napon először az Uvaterv Rt. a többtámaszú folyami öszvérhidak tervezési kérdéseiről adott átfogó ismertetést. Vakarc László a hazai öszvérhidak előnyeiről, jellegzetes példáiról szólt (Tahi Dunaág-híd, M0 Duna-, M3 Tisza-híd, a szekszárdi Duna-híd ártéri hídrésze). Iványi Miklós és Teiter Zoltán az öszvérhidak tervezésének aktuális kérdéseit vázolta, kitérve a tervezés alatt álló M7 Mura-hídjának főbb adataira is, végül Vakarc László röviden összefoglalta – elsősorban francia példák alapján – a hazai és külföldi öszvérhidak fajlagos költségeit, jelezve, hogy fontos lenne alaposabban elemezni a tervezett hidak költségeit, befejezésül pedig egy eddig elmaradt Duna-híd, a Galvani úti építésének szükségességét hangsúlyozta.

A CÉH Rt. tervezési munkáiról Hunyadi Mátyás szólt. Az M0 északi Duna-hídra már 1993-ban (!) hét változatban készítettek tanulmány tervet, 1994-ben pedig engedélyezési terv is készült. Az 1862 méter hosszú műtárgy öt önálló hídból (hídfőkelek együtt hét létesítmény) áll. Legnagyobb érdeklődésre a 145 + 300 + 145 m-es ferdekábeles híd tart számot, melynek „A” alakú pilonja vasbetonból épül, a merevítőtartók hegesztett acélszerkezetek. A hatalmas mű 65 ezer m² felületű, az alépítménybe 8000 fm cölöp kerül (jelenleg próbacölöpözés folyik). Az előadásban

sok képpel illusztrálva képet kaptunk erről a fontos új Duna-hídról, megismerve a tervezés menetét és az eddig elvégzett munkát.

Ezután a Pont-TERV Rt. tevékenységéről először Pozsonyi Iván beszélt, áttekintve az elmúlt 10 év nagy tervezési munkáit bajai, dunaföldvári, esztergomi, szekszárdi Duna-hidak s emellett sok más fontos hid: szolnoki Tisza ártéri, taksonyi Dunaág-, Esztergom Árok utcai hidak, az M7 autópálya hídjainak felújítása, vasúti hidak, hídgerendák tervezése. Fornai Csaba az acélszerkezetű hidak tervezéséről számszerű adatokat is közölt: nyolc év alatt 48600 tonna szerkezet (150 ezer négyzetméter terület) terveit készítették. Nagy András vasbeton, feszített beton hídtervezéseiről szólt, részletezve az M7 autópályán épülő 170-300 méter hosszú völgyhidak adatait. Mátyássy László az M7 köröshegyi völgyhídja tervezésének részleteivel ismertette meg a hallgatókat: 1872 méter hosszú híd, egy-egy alaptömbje 1800 köbméter betont igényel, alaponként 48 darab 1,2 méter átmérőjű cölöp készül. A feszített beton, szerelőhidas betolt hídszerkezetbe összesen 95 ezer köbméter beton épül be; a magas pillérek közül kettőben lift lesz, s légi akadályjelző is készül a műtárgyra; a munka napjainkban indul.

A FÖMTERV Rt. tervezési munkái közül Nagy Zsolt az M1-M7 ún. Tesco körhídját, a sárvári Rába-hidat és részletesen a Dunaújvárosnál épülő, előreláthatóan világcsúcs méretű kosárfüles ívhíd tervezését ismertette, kitérve a helyi adottságokra, a szerkezet kiválasztásának okaira, a számítás részleteire és a földrengésre való méretezésre is.

Dr. Szatmári István (BME egyetemi magántanár) előadásával zárult az ünnepi megemlékezés, a hazai közúti hídépítés áttekintése. Érdekes, értékes előadásában a cigándi, esztergomi, szekszárdi hidak építésének példáin mutatta be, hogy az acélszerkezetek szerelése, beusztatása rendkívül fontos a hídszerkezetek gazdaságosságát illetően, hisz a szerelés közbeni állapot mértékadó lehet a tervezésben.

A Borsod-Abaúj-Zemplén megyében tervezett kisebb öszvérszerkezetek ismertetése (sajókazai, hosszúrévi Sajó-hidak, ezekről Vastag Sándor is szólt) jól kiegészítette az előző előadásokban elhangzottakat, rámutatott arra, hogy a szerelés célszerű megválasztásával jelentős acélalapanyag-megtakarítást lehet elérni.

A hozzászólások (nemcsak az előadás-sorozat végén) a következő főbb témákra tértek ki: Molnár Péter (igazgató, Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Kht.) szeretné, ha érdekeségek, tanulságok (hibák), hídfenntartási szempontok is szerepelnének az előadásokban. Kritikára is szükség van.

Dr. Dalmy Dénes (ügyvezető, Pannon Freyssinet Kft.) a gazdaságosság kérdését feszegette, szükséges lenne tudni az egyes változatok közti döntéshez, hogy mi mibe kerül. Dr. Balázs György professzor méltatta a konferencia fontosságát, mindannyiunk nevében megköszönte a szervezők, előadók munkáját.

E sorok írója az elismerés, köszönet mellett arról szólt, hogy fontos a hídépítésben a csapatmunka: megbízó – tervező – jóváhagyó – kivitelező – műszaki ellenőr stb. között. Fontos a jó diszpozíció, szükségesek szakmai viták, melyekben kikristályosodik a legjobb megoldás.

Szeptember 1-3.

Hidász szakmai kirándulás (Pozsony, Komárom)

Kara Katalin, Halász Lajos: Összefoglaló

2004. szeptember 1-3. között az UKIG Híd Főmérnökség és a Via-Pontis Kft. szervezésében hídmérnöki szakmai útra került sor. A kirándulás célja a Pozsony környéki jelentős építőipari beruházások megtekintése volt, emellett alkalmat adott a különböző hidász szakterületeken dolgozó szakemberek egymással való megismerkedésére is.

A programon közútkezelő társaságok hídmérnökei, tervezők, és a szakma más képviselői egyaránt részt vettek, melynek három napja alatt Pozsony hídjainak és az épülő Pozsony-elkerülő útszakaszhoz kapcsolódó alagútépítés megtekintése mellett jutott idő Pozsony számos építészeti emlékének meglátogatására is. A harmadik napon ezen kívül a komáromi Erzsébet Duna-híd, és a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal felett lévő híd felújítási munkálatainak megtekintésére is mód volt.

Pozsonyban jelenleg négy híd van forgalomban, a Duna folyásirányában haladva ezek a következők: a felső autópályahíd, a ferdekábeles Új-híd, az Öreg-híd, és az emeletes közúti-vasúti híd.

A város ötödik hídja jelenleg építés alatt áll, és előreláthatólag 2005 májusában adják át a forgalomnak. Az Öreg-híd és az emeletes autópályahíd között fog elhelyezkedni. Építése már régóta szerepel a városfejlesztési tervek között, ezért a leginkább érintett városrészeket évek óta ennek figyelembevételével alakítják.

Pozsony legújabb – ötödik, még építés alatt lévő – hídja impozáns acél ívhíd lesz, mely a Dunaújvárosnál tervezett híddal nagymértékben hasonló, annál mintegy 70 m-rel kisebb (~230 m) nyílású.

Építésére már 1989-ben készültek tanulmánytervek, mivel az Öreg-híd és a ferdekábeles híd kapacitása a város forgalmi igényeinek kielégítésére nem elegendő. Ez Pozsony azon sajátosságából adódik, hogy a lakóhelyek jelentős többsége a Duna jobb partján, míg a munkahelyek jórészt a folyó bal partján található, tehát naponta többször jelentős tömeg kényszerül átkelni a Dunán.

A híd és a csatlakozó műtárgyak megépítése mintegy 3,6 milliárd koronába kerül, amit japán hitel segítségével fedeznek. A tervezés során

számos befolyásoló tényezőt kellett figyelembe venni, többek között a kikötő miatt kellett 230 m hosszú nyílást tervezni, és a közeli műemlék szivattyúház miatt nem lehetett merőleges keresztezésű a híd.

A tervezési munka eredményeként egy 36 m magas, 230 m medernyílású, 515 m összhosszúságú, 84°-os keresztezési szögű híd született. A mederhíd acél anyagú, kosárfüles híd, mely 2 x 2 forgalmi sáv, elválasztósáv, kétoldalt egy-egy gyalogos- ill. kerékpárossáv, továbbá közművek átvezetésére szolgál. Habár ez a szemlélőnek nem tűnik fel, gyakorlatilag nincsenek rajta párhuzamos vonalak, minden eleme más síkban van, a két ív egymáshoz képest hosszában eltolt, a pálya egyoldali esésben van.

A kivitelezés 2003-ban kezdődött, és a mintegy 1800 m csatlakozó úthálózattal és a szükséges csomópontokkal együtt 2005 májusában kell átadni a hidat. Költségnövelő, speciális feladat a létesítmény környezetében a szennyezett talaj kitermelése és semlegesítése, mely többek között a terület alatt nagy mennyiségben található kőolajból származik.

A mederhíd teljes egészében a szárazföldön, a Duna partján készült el, és szerkezetkész állapotban, 2004. szeptember közepén forgatták a megfelelő végét a Duna áttelleges oldalára. Az íveket kb. 65 tonnás elemekből szerelték össze a merevítőtartón.

Különleges feladat volt a kifektetés nélkül (részben Magyarországon) gyártott – bonyolult geometriájú – főtartó szerelése, a különböző helyeken elkészített hegesztett elemek összeállítása azonban nem okozott különösebb problémát.

Az 515 m hosszú hídhöz mintegy 8000 t acél került felhasználásra, ebből a medernyíláshoz 4800 tonna. A hídszerkezetek gyártásában az ACE Linz Nyíregyházi üzeme is közreműködött.

A nem mindennapi szerkezetet rajtunk kívül az érdeklődő laikusoknak is bemutatták egy nyílt nap keretében, a beforgatást pedig 2004. szeptember 18-20-án az interneten keresztül webkamerák segítségével bárki figyelemmel kísérhette. A beforgatáshoz uszályokat alkalmaztak, az állandó vízszintet pedig a bösi duzzasztómű segítségével biztosították.

A szakmai tájékoztató során további tervezési és kivitelezési részletekről is tájékoztatást kaptunk, igazi élmény mégis az volt, hogy felmehettünk az akkor még a parton lévő hídra, és mindent megnézhattunk. A

képek reméljük érzékeltetik a méreteket, az érdekes részleteket. A Dunaujvárosnál épülő hasonló kialakítású Duna-hídhöz igen jó segítség Pozsony ötödik hídjának megismerése.

Szlovákia környezeti, domborzati adottságaiból adódóan az ország gyorsforgalmi úthálózatának kiépítése során alagutak építése is szükségessé vált. Ott jártunkkor az építés alatt lévő Pozsony-Brno gyorsforgalmi út hiányzó szakaszának építési munkáit, és ehhez kapcsolódóan a Pozsony nyugati elkerülő szakaszon folyamatban lévő Sitina-alagút építését tekinthettük meg. Az előadások és a helyszíni szemle szervezője Végh Gejza főtanácsadó volt (MDPT).

A létesítmény, mely tulajdonképpen egy-egy, forgalmi irányonként különálló, kétsávos útszakasz átvezetésére alkalmas alagútból áll, a szlovák D2 autópálya, ezen belül is a 3,3 km hosszú pozsonyi Lamačská Cestá – Staré Grunty része lesz. A beruházást – szintén japán hitel segítségével – a szlovák kormány finanszírozza. Elkészülte után nemcsak az országos, illetve nemzetközi forgalom, hanem Pozsony város forgalmának lebonyolításában is nagy szerepe lesz.

A dokumentációt a Terraprojekt társaság dolgozta ki. A kivitelezést a Skanska / Taisei konzorcium végzi, ezt 2000-ben kezdték, és 2005-re kell befejezni.

Az alagút a Kis-Kárpátok dél-nyugati peremén fekvő gránit képződményben fog keresztülhúzódní. A hegyvonulat alapját kristályos kőzetek képzik, rajtuk fiatalabb üledékes rétegek találhatók. A gránitból álló alapkőzet a tektonikus mozgások következtében erősen töredezett.

Az alagút tervezése és kivitelezése során több befolyásoló tényezővel és problémával kellett szembenézni, többek között azzal, hogy az alagút takarása viszonylag kicsi, 10 és 32 m közötti lesz, a töredezett alapkőzet igen változatos arculatot mutat, illetve a létesítmény részben lakott terület alatt fog húzódní, és a ki- és bemenő forgalom is lakott területen fog haladni. A majdani alagút felett vannak a Szlovák Tudományos Akadémia épületei is, ezek miatt fokozottan kell ügyelni a zaj- és rezgés elleni védelemre.

Forgalmi szempontok miatt két párhuzamos alagút kialakítása volt szükséges, melyek forgalmi irányonként két sávon bocsátják át a járműveket. Az alagutak északnyugat-délkelet irányúak, ám az egyszerű-

ség kedvéért a portálokat keleti- ill. nyugati portálnak, az alagutakat északi- ill. déli alagútnak nevezik.

A déli alagút nyugatról indul, és az első 205 m-t a Szlovák Tudományos Akadémia területén teszi meg. Itt nem valódi alagútban, hanem mesterségesen befedett bevágásban halad a forgalom. Ezután 1247 m-t valódi alagútban, majd a keleti végen további 50 m-t fedett bevágásban tesz meg. A teljes hossza 1502 m. Az északi alagút nyugat felől egy 202 m hosszú fedett bevágásra, egy 1227 m hosszú alagútra, és egy 40 m hosszú fedett bevágásra tagolódik. Teljes hossza 1469 m. A két alagút tengelye közti távolság a létesítmény hosszában változó, legfeljebb 40 m. Hosszesésük viszont csaknem teljesen azonos, 2,34 %-os a teljes hosszon, északnyugatról délkeleti irányban.

Az alagutak elkészítésére a kitermelendő szikla változatos volta miatt az új osztrák alagútépítési módszer bizonyult a legkedvezőbbnek. Mindkét alagút közepén lesz egy-egy 40 m hosszú leállósáv, az alagutak között három, egymástól 300-340 m-re levő összekötő alagút, és 200 méterenként SOS kabinok is készülnek.

A rendszer szellőzését átlagos forgalom mellett a folyamatos járműforgalom dugattyúhatása fogja biztosítani, de ezen kívül a teljes létesítmény átszellőzésére méretezett ventilátorokat is el fognak helyezni a mennyezeten.

Több szempont egyeztetése után úgy döntöttek, hogy a nem valódi alagútban haladó szakaszokat teljes egészében befedik, e célra vasbeton szerkezetet használnak. A zaj- és rezgés elleni védelem fokozására a szerkezet belső felületét látják el e célra megfelelő anyagokkal. A szükséges fényt felülvilágítókön keresztül a napfény segítségével biztosítják, a keletkező káros gázokkal teli levegőt pedig a szerkezet tetején lévő nyílásokon keresztül fogják kibocsátani.

A Budapestre való visszatérés során érintettük Komárno – Komárom városokat is. Ezt kihasználva Komárnóban megtekintettük az Európa-udvart, majd gyalogosan keltünk át a határon és így a komáromi Erzsébet Duna-hídon is. A magyar oldalon a Duna-hídat követő, a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal felett lévő híd felújítási munkáinak megtekintésére is alkalom adódott.

A komáromi Erzsébet Duna-hídon a közelmúltban egy tehergépjármű kigyulladt, és mintegy 600 °C-os hőmérsékletet ért el égés közben. A

szerkezetnek azon része, amelynek környezetében az esemény történt, károsodott, ám a részletes vizsgálok során kiderült, nem olyan mértékben, hogy megerősítésre legyen szükség.

A Hegyeshalom-Budapest vasútvonal feletti komáromi híd 1963-ban épült, egynyílású rácsos acélszerkezet. Felújítása napjainkra halaszthatatlanná vált. Ennek során számos speciális körülménnyel kellett szembe nézni, többek között azzal, hogy az alatta fekvő villamosított vasútvonal rendkívül fontos, nagy forgalmú, az állomásfej számos vágányának feszültség-mentesítése és forgalomkorlátozása igen összetett koordinációt tett szükségessé. A felújítás során a szerkezet korrózióvédelmét és szigetelését is felújítják, valamint a korlátot is átalakítják.

A szakmai kiránduláson a résztvevők által készített fényképfelvételekből egy kis ízelítőt a színes melléklet tartalmaz.

Szeptember 22.

Professor Galambos Ph.D. Seminarium (BME)

Professor Theodore Galambos, a Hidak és Szerkezetek Tanszék támogatója, látogatást tett az egyetemen. Ebből az alkalommal a doktoranduszok szeminárium keretében angol nyelven ismertették kutatási munkájuk aktuális állását.

Előadások:

- Erdélyi Szilvia: Experimental study on composite light-gauge floor system
- Honfi Dániel: Critical load prediction of steel compression members by neural networks
- Jakab Gábor: Tests on welded girders
- Joó Attila László: Model tests of a new Nielsen-type Danube bridge
- Kovács Nauzika: Analytical studies on cyclic response of end-plate joints
- Mihálffy Attila: Fatigue study of the flange-to-web joint in crane runway beams
- Vértés Katalin: Numerical analysis of pin connections and 3D bolted end-plate connections
- Vigh László Gergely: Buckling of multi-stiffened metal plates fabricated by non-conventional methods

Szeptember 29 – október 2.

21. Danubia-Adria Szimpózium (Horvátország)

A nemzetközi szimpóziumot 1984 óta évente rendezik meg Horvátország, Románia, Olaszország, Ausztria, Csehország, Szlovákia és Magyarország részvételével.

Hazai előadások:

- Joó Attila László – Dunai László – Kálló Miklós – Kaltenbach László – Köröndi László: EXPERIMENTAL ANALYSIS OF A NIELSEN-TYPE BRIDGE MODEL
- Kálló Miklós: EXPERIENCES WITH STRAIN GAGE TESTS ON LARGE STRUCTURES: THE PROSPECTIVE ACCURACY

Október 5.

Maderspach Károly szobrának avatása (Budapest)

Dr. Tóth Ernő: A hidépítő Maderspach Károly szobra a Hadtörténeti Múzeumban. (Közút 2004/10 – nyomán)

A korábban megkezdődött gazdag rendezvénysorozat részeként 2004-ben három alkalommal is emlékezhettünk a XIX. század jelen mérnökére.

1849. augusztus 23-án megvesszőzték Maderspach Károly feleségét, az ötgyermekes, tisztos családanyát. Az volt a bűne, hogy Maderspachék támogatták a magyar szabadságharcot, és befogadták a menekülőket. A férj, akit már korábban letartóztattak, de munkásai érellyes tiltakozására szabadon bocsátottak, nem tudta elviselni ezt a megaláztatást, és saját gyármányú fegyverével öngyilkos lett.

Az önkény áldozata, Maderspachné Buchwald Franciska esete nem merült feledésbe, egyik fia, Livius könyvet írt 1909-ben a családi tragédiáról, abból az alkalomból, hogy emlékhelyet állítottak Maderspach Károlynak és feleségének.

Az ükunokák, Maderspach Kinga és Katalin kezdeményezésére Buchwald Franciska születésének kétszázadik évfordulójára – széles körű összefogással – tavaly filmet készítettek Végtelen napló címmel. Az idén április 2-án a Fiumei úti sírkertben emlékeztek a hős asszonyra, április 21-25. között pedig Temesváron nemzetközi szimpóziumot szerveztek, majd Ruszkabányán hangulatos ünnepség keretében háromnyelvű emléktáblát helyeztek el a család régi kúriáján.

A Budapesti Közlekedési Múzeumban szeptember 21-én megemlékező előadások hangzottak el Maderspach Károlyról, munkásságáról, tragédiájáról, és bemutatták Jancsó Árpád és Szekernyés János Temesváron, ez évben megjelent *Maderspach* című szép, érdekes könyvét, majd annak bizonyítására, hogy a hazai korai vashídépítésnek szép a mai folytatása is, előadás hangzott el a dunaújvárosi Duna-hídról.

A dióhéjban elmondott beszámoló végén röviden a neves hídépítő alkotásairól is illenék szólni: 1791-ben született, 1811-ben fejezte be tanulmányait Selmecbányán. A kincstári hivatalban vele együtt dolgozó Hofmann Antallal vállalatot alapítottak, Ruszkabánya környékén.

Maderspach Károly elsősorban a vasgyártásra és hídépítésre specializálta magát. 1833-ban saját költségén, felesége anyagi támogatásával Lugoson 18,5 méter nyílású alsópályás öntöttvas ívhidat épített, amely korai kísérleti alkotása volt. Újabb hídja 1837-ben, Mehádián (Herkulesfürdőn) már 40 méter nyílású volt és 60 évig viselte a forgalmat, végül Karánsebesen 1843-ban a Temes folyón 55 méter nyílással, az előző hidak kiforrottabb változatát építette meg. Érdemes megjegyezni, hogy az első vashidat 1779-ben építették Angliában, Magyarországon 1810-ben épült Kisgaramon az első öntöttvas híd. Nem kell szégyenkezniünk, a neves szakmunkák különösen Maderspach hídjait részletesen ismertetik – úttörő jellegű volt az általa tervezett hídszerkezet.

Merész is volt, a Pest-Buda között tervezett hídra is benyújtott pályázatot három-, illetve négynyílású megoldással. Széchenyi meg is nézte a lugosi hídját, azonban szakértői nyilatkozat alapján nem merte a hazai vállalkozót megbízni a híd építésével.

Az öntöttvas alkalmazása Duna-híd építéséhez nem lett volna szerencsés, a közeljövőben mégis lesz alsópályás ívhidunk a Dunán, a régi gondolat, korszerű anyaggal így valósul meg, méghozzá világcsúccsal.

November 4-5.

Magyarország földrengésbiztonsága (Győr)

Dr. Träger Herbert: Összefoglaló

A konferencia nemzetközi részvétellel zajlott le: jelen voltak Ausztria, Törökország, az USA és különösen számosan Románia magyar ajkú képviselői is. Egyes előadások angol, ill. német nyelven hangzottak el. Az előadások írott anyagát utólag mindenkinek megküldték.

A november 4-i plenáris ülésen a Széchenyi István Egyetem és az MTA részéről elmondott üdvözlések után előadások hangzottak el a földrengéssel kapcsolatos időszerű kérdésekről. Az alábbiakban az elhangzott előadások tartalmából idézünk fel egy-egy gondolatot.

Magyarország közepesen szeizmikus övezetben van, de itt is előfordultak és a jövőben is lehetségesek közepes erősségű (ténylegesen 6,5, elméletben 7,0 magnitúdójú) rengések. Cél, hogy az építmények – ha megrongálódnak is – ne dőljenek össze. Az Eurocode 8 irányelvül szolgálhat, bár ma még nem kötelező.

Megfelelő szerkezeti kialakítással a károsodás csökkenthető, ilyenekre példákat mutattak be. Bizonyos épület-kialakítások kifejezetten veszélyesek, pl. különböző magasságú részek egymás mellett, különleges alaprajzok, különböző merevségek. A földtani térképek segíthetik a védekezést.

A magyarul is rendelkezésre álló Eurocode 8 1994-ből való. Azóta sokat változott előnyére, de az új szöveg még sajnos nincs lefordítva.

A katasztrófavédelem egyik fontos feladata a földrengés utáni mentés. Erre gyakorlatokat is rendeztek, pl. egy bontásra ítélt templomtorony ledöntését felhasználva. A Kárpát-medencében 1500 év alatt kb. 20 000 rengést regisztráltak, ezek a terület 15%-át, a lakosság 40 %-át érintették. Az andráskereszt-merevítések előnyösek, de mindig legyenek hűzés és nyomás felvételére is alkalmas elemek.

Az 1981. évi MI 04.133-81 a maga idejében jó volt, de egyéb műzaki irányelvekkel (MI) együtt hatálytalanították. (Ezért nem szerepel a hidakra vonatkozó szabványjegyzékekben.) Hiányzik az érvényes előírás, az Eurocode-NAD-ra (Nemzeti Alkalmazási Dokumentum) még várni kell.

Délután a SIKA cég képviselője Carbodur erősítési rendszereket ismertetett, melyek földrengés okozta sérülések megelőzésére és javítására is alkalmasak. A konferencia színhelyének közelében levő ferdekábeles gyalogoshídon a sajátregésszám javítására tett intézkedéseket ismertették.

Csorba Emánuel nemzetközi földrengésvédelmi tapasztalatairól és a műgumi saruinkhoz hasonló alapozás-elszigetelési megoldás alkalmazásáról számolt be. Az ilyenekre állított épületek sokkal ellenállóbbak,

mint a hagyományos, egyébként költségesebb módon kialakítottak. Különösen kórházakban és hasonló intézményekben előnyös, ahol épen maradó épületek belsejében is nagy kárt okozhat a földrengés. Ilyen megoldásokat hidakon is alkalmaznak.

Csák Béla képlékeny betoncsuklók alkalmazását mutatta be, a Delta c. tv-műsor egyik adása alapján.

November 5-én két szekcióban folytatódott a program. Az előadások közül egy foglalkozott közvetlenül a hidak kérdéseivel, nevezetesen két tervezett Duna-híd vizsgálatával. A többi előadás közvetett módon érintette a hidakat.

A hidakra általában a következő tanulságok állapíthatók meg: úgy kell tervezni, hogy hídelemek ne eshessenek le; keretlábakat úgy kell kialakítani, hogy a kapcsolatoknál ne legyenek gyenge pontok; egyedi vizsgálat általában nem szükséges, csak különlegesen nagy hidak esetében (pl. köröshegyi völgyhíd). Ezekhez előírást kell bevezetni.

November 16.

XXIV. Acélszerkezeti Ankét (BME)

A KTE Mérnöki Szerkezetek Szakosztálya, a BME Hidak és Szerkezetek Tanszéke és a MAGÉSZ szervezésében 2004. november 16-án a BME Oktatói Klubjában tartottak acélszerkezeti ankétot Szerkezeti acélok: tervezés és gyártás címmel. A levezető elnök Földi András, a KTE Mérnöki Szerkezetek Szakosztályának elnöke volt.

Az ankét előadásai:

- Dr. Farkas György dékán, BME Építőmérnöki Kar, Hidak és Szerkezetek Tanszéke: Megnyitó.
- Dr. Verőci Béla KTE Mérnöki Szerkezetek Szakosztálya (titkár): Dr. Platty Pál (1929-2004) – Megemlékezés.
- Dr. Dutkó Lajos igazgató, DUNAFERR Lőrinci Hengermű Kft.: A hazai acélgyártás jelenlegi helyzete.
- Dr. Domanovszky Sándor Széchenyi-díjas, okl. építőmérnök, EWE/IWE: A szerkezetépítés korszerű acéljaival kapcsolatos tapasztalatok.
- Dr. Kristóf László hegesztő szakmérnök, ny. tudományos munkatárs: A termomechanikusan hengerelt nagyszilárdságú finomszemcsés szerkezeti acélok előmelegítése hegesztésnél.
- Dr. Medved Gábor hídszakági főmérnök, Nemzeti Autópálya Rt.: Acélhidak Távolveletlen.

November 17.

50 esztendő a tiszalöki, a tiszavasvári és a balmazújvárosi Keleti-főcsatorna-híd

Hajós Bence: Ötvenesztendő a Keleti-főcsatorna tiszalöki, tiszavasvári és balmazújvárosi hídjá. (Közút 2004. évi 10. szám – nyomán)

2004-ben ünnepeltük ötvenedik születésnapját az első három Keleti-főcsatorna hidnak. A tiszalöki 2. számú a Tiszalúc-Nagycserkesz (3612. j.) úton, a tiszavasvári 4. számú a Polgár-Nyíregyháza (36. sz.) főúton és a balmazújvárosi 17. számú a Balmazújváros-Hajdúszoboszló (3321. j.) úton van. E jubileum alkalmából hídnévadási pályázattal egybekötött ünnepi emlékülést tartottak Tiszalökön.

A Keleti-főcsatorna (KFCS) fölött 1954 és 1963 között húsz vasbeton alsópályás közúti ívhidat építettek, amelyek méretüket tekintve a jelentékenyebb műtárgyak közé tartoznak hazánkban. A KFCS-hidak megépítése mai szemmel is figyelemreméltó mérnöki teljesítményként értékelhető, különösen, ha figyelembe vesszük az akkori műszaki ismereteket és technikai feltételeket.

A KFCS-hidak története, szerkezete, vizsgálata és javítása összetett és szerteágazó téma. Az emlékülésnek természetesen a téma maradéktalan feldolgozása nem lehetett célja, azonban remélhetően hozzájárulhatott és ösztönözhetett a vasbeton alsópályás ívhidakkal kapcsolatos további tanulmányok készítéséhez.

Az emlékülés szervezése közben rendkívül gazdag fotódokumentáció került elő Mikó István saját gyűjteményéből. A fényképalbum három Hajdú-Bihar megyei híd építését tartalmazza igen részletesen. A híd-történeti albumot tulajdonosa-készítője felajánlotta a kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény részére.

Az emlékülésen pergő öt-tíz perces előadásokban hallhattunk a csatorna építéséről és a hazai vasbeton alsópályás hidakról. Két bevezető előadás után Dr. Träger Herbert ismertette a Keleti-főcsatorna-hidak építését, előadását saját visszaemlékezéseivel, fényképeivel és anekdotáival színesítve. Farkas Zoltán mérnökhallgató és Varga László hídmérnök bemutatta a jubiláns hidak elmúlt ötven esztendejét. A tiszalöki és tiszavasvári hidak felújítását most tervezik, a balmazújvárosi híd felújítása 2002-ben készült el.

Dobó István, aki Träger Herberttel együtt annak idején műszaki ellenőre volt a hidaknak, élménybeszámolót tartott az ötven évvel ezelőtti küzdelmekről – sikerekről.

Az emlékülés utolsó napirendi pontjában Hegedüs Csaba, a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő ügyvezető igazgatója ismertette a hídnévadási pályázat eredményét.

A pályázat nyertes hídnevei Tiszalökön: Bocskai híd, Tiszavasváriban Szent Mihály híd és Balmazújvárosban a népnyelvben élő Szőlősi híd lett. A névadás nyertes pályázatait a kiírók jóváhagyásra felterjesztik a Földrajzinév Bizottság elé.

Az emlékülés hozzászólásaiban, és az ülést követő ebéd alatt folytatódott a közös visszaemlékezés, visszatekintés a fél évszázaddal korábbi hídépítésre.

Az ebéd végén a jelenlévők a KFCS-híd 1:100 léptékű (dió ízesítésű) modelljén roncsolásos hídvizsgálatot végeztek. A szakértők megállapítása szerint a (marcipán) öntöttaszfalt pályaburkolat állapota kiváló, valamint a hídszerkezet Cl^- tartalma zérus. A vállalkozóbb kedvű hídvizsgálók a magasságkorlátozást okozó (roletti) keresztkötéseket rutinosan távolították el, azok másodlagos felhasználásával együtt.

November 18-19.

TechnoWato VI. Nemzetközi Vasbetonszerkezet-javítási konferencia (Budapest)

2004-ben hatodik alkalommal rendezte meg a TechnoWato Kft. nemzetközi konferenciáját a vasbetonszerkezetek korróziójáról és javításáról. Hazai és külföldi előadók a két nap alatt összesen 21 előadást tartottak. Az elhangzott előadások kivonataiból gazdag konferencia kiadvány készült. A kiadvány tartalomjegyzéke bibliográfiánkban megtalálható.

December

Palotás László díj átadása (BME, Díszterem)

A díjat a *fib* magyar tagozata alapította a betonszerkezetek és feszített betonszerkezetek körében kifejtett kiemelkedő mérnöki teljesítmények szakmai elismerésére. Díjazottak: Mentessné Zöldy Sarolta ny. tudományos főmunkatárs (ÉMI), műszaki tamácsadó (ÉMI-TÜV Bayern Kft.) és Prof. Gallus Rehm ny. egyetemi tanár (Stuttgarteri Egyetem, Németország), a BME díszdoktora

Mentessné életművében kiemelten foglalkozott az épületszerkezetek hibáival. Rehm professzor magyar nyelven ismertette szakértői munkássága érdekes részleteit.



A parádfüdői Ilona-patak-híd

VÁLOGATOTT SZAKIRODALMI BIBLIOGRÁFIA

Könyvek

Dr. Tóth Ernő (szerk.): Hidak Zala megyében

A 2004. év könyvtermését méltán e kötet ismertetésével kell kezdenünk, amely dr. Tóth Ernő szerkesztésében évről-évre bővülő, országjáró sorozat 12. tagja. (Eddig megjelent: Győr-Moson-Sopron, Borsod-Abaúj-Zemplén, Békés, Hajdú-Bihar, Pest, Heves, Bács-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok, Komárom-Esztergom, Tolna, Csongrád és Zala)

A hiánypótló kiadvány ezúttal Zala megye hídállományáról ad átfogó képet, számos híd építésének és történetének részletes ismertetésével. A gazdagon illusztrált könyv tengernyi műszaki adattartalma és hivatkozása ellenére ajánlható olvasmány mindenkinek, aki meg kívánja ismerni hídépítő elődeink munkáit.

A kiadvány a 45. Hídmérnöki konferenciához kapcsolódóan jelent meg. A fő fejezetek: A megye adottságai, A hídépítés fejezetei, A megye hídállománya, Egyedi hídleírások, Melléklet és Függelék. A kiadvány végén német és angol nyelvű összefoglaló is található.

Kiadta a Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. (220 oldal)

David J. Brown: Hidak – Háromezer éve harcban a természettel

A világ száz nevezetes hídja a kezdetektől a XXI. századig. A kötetben háromszáz fényképen, metszeten és műszaki ábrán jelennek meg a hidak építését, történetét, technikai újdonságait leíró fejezetek illusztrációi, melyeken nyomon követhető a hidak, az átívelő szerkezetek változása háromezer év leforgása alatt. A kísérő magyarázatok kitűnő didaktikával közérthetővé teszik a hídszerkezetek viselkedését, nem csak mérnökök részére. A könyvet dr. Medved Gábor fordításában olvashatjuk.

Kiadta a Kossuth Kiadó. 176 oldal (6500 Ft)

Angia Sassi Perino, Giorgio Faraggiana: Hidak

Az év végi, karácsonyi vásárra jelent meg e nagy méretű album. Öröm minden igényes külalakú, színes hídkönyv. Az olasz általános mérnök

szerzők a Torinói Műszaki Főiskola oktatói. Nagy méretű illusztrációk segítségével követhetjük nyomon a hídépítés évszázadait. Kiemelendő, hogy a külföldi szerzők két oldalt szentelnek a Széchenyi Lánchídnak. Sajnos azonban a kísérszövegek fordítása különösen a szakszavak tekintetében igen gyenge, zavaros, valamint a tartalom is több helyen tárgyi hibákat tartalmaz – elmaradt egy magyar hídmérnök lektor bevonása.

Kiadta az Alexandra Kiadó. 184 oldal (6990 Ft) www.alexandra.hu

Dr. Domanovszky Sándor (szerk.): A régi és az új Erzsébet híd tudományos ülés előadásainak gyűjteménye

2003 októberében az Erzsébet lánchíd centenáriumának jegyében gazdag rendezvénysorozatot tartottak (tudományos ülés, kiállítás, emléktábla avatás, hídlátogatás). Az évforduló alkalmából díszes kötet jelent meg *A régi és az új Erzsébet híd* címmel. Ennek második kötetének tekinthető a tudományos ülés előadásait megőrkítő kiadvány, amely lényegesen több egy szokványos konferencia-kiadványnál. A színesen illusztrált szócikkek mellett a függelékben részletes összefoglalók kaptak helyet. A kiadvány tartalomjegyzéke:

Előszó

Földi András: Bevezető – A régi és az új Erzsébet híd évfordulói

Schulek János: A Duna-hidak szerepe a főváros fejlődésében – múlt-jelen-jövő

Dr. Iványi Miklós – Vértés Katalin: 100 éves az „Erzsébet” lánchíd

Dr. Gáll Imre: Az eredeti Erzsébet híd tervezése, építése, esztétikája és különlegeségei

Laár Tibor: Magyar híd- és közlekedés-tervezők, kivitelezők, oktatók, jelentős személyiségek

Földi András: Az új Erzsébet híd tervezésének előkészítése 1951. 11. 28 – 1959. 10. 15.

Kozma Károly: Sávolgy Pál: a hidtervező mérnök

Szánthó Pál: Merevítőtartó, tartó- és függesztőkábel

Dr. Knebel Jenő: Az Erzsébet híd ortotróp pályalemeze

Dr. Kékedy Pál: Pilon kapuzatok

Dr. Loykó Miklós: A hídfők és pillérek átalakításának és a budai feljáró híd tervezési feladatai

Dr. Szittner Antal: A Budapesti Műszaki Egyetem Acélszerkezetek Tanszékének közreműködése az új Erzsébet híd erőtani viselkedésének vizsgálatában

Dr. Papp Gábor: A Beruházó képviselője emlékezik

Penkala Tibor: Beszámoló az Erzsébet híd újjáépítésénél a Hidépítő Vállalat által végzett munkákról

Dr. Domanovszky Sándor: Az új Erzsébet híd acélszerkezetének gyártása

Ruszák István: Az új Erzsébet híd szerelésének nevezetesebb mozzanatai

Puskás Csabáné: Az Erzsébet híd befejező munkái: a villamosvasúti sínek szerelése

Bácskai Endréné: Az új híd építése és élete napjainkig

Kozma Károly: Az Erzsébet híd utóélete

Függelék

1. Massányi Károly: A budapesti Erzsébet híd (Ganz-MÁVAG Közlemények, 31. szám, 1962)
2. Fekete János: A budapesti új Erzsébet híd tartó és függesztő kötelei (Ganz-MÁVAG Közlemények, 35. szám, 1964)
3. Fekete János: A budapesti új Erzsébet híd befejező munkái (Ganz-MÁVAG Közlemények, 37. szám, 1966)
4. Domanovszky Sándor: Korszerű acélhidak ortotrop pályalemezének gyártása a Ganz-MÁVAG-ban (Ganz-MÁVAG Közlemények, 38. szám, 1966)
5. Dr. Tóth Ernő: Eseménynaptár
6. Dr. Tóth Ernő: Irodalomjegyzék
7. Mátyássy László: Az Erzsébet kábelhíd tervezésében és kivitelezésében meghatározó módon közreműködő szakemberek
8. MTI jelentés 1964. november 21. „Kitüntették a legkiválóbb hídépítőket”
9. Magyar Közlöny 74. szám, 1964. december 8. kedd: (I. Főrészt, Személyi rész) Az Erzsébet híd tervezésénél és építésénél kifejtett kiváló munkájuk elismerésül Munka Érdemrend arany-, ezüst, bronz fokozata kitüntetésben részesültek felsorolása

Kiadta a Magyarországi Acélszerkezet – Gyártók – Építők Szövetsége (MAGÉSZ). 208 oldal Megvásárolható a MAGÉSZ titkárságán (1161 Budapest, Béla u. 84. tel.: 1/405-2187), ára: 2900 Ft

Magyarország földrengésbiztonsága (konferencia kiadvány)

Győrben, a Széchenyi István Egyetem Szerkezetépítési Tanszékének szervezésében, 2004. november 4-5-én megrendezett tudományos konferencia előadásainak gyűjteményét a résztvevők a helyszínen megkapták. A kiadvány tartalomjegyzéke:

Meskó Attila: Magyarország földrengésbiztonsága, Modellezés, méretezés (elnöki megnyitó előadás)

Csorba M. Emanuel: Egy építészből lett botcsinálta statikus nemzetközi kalandorai a földrengésvédelem területén (kerekasztal vitaindító előadása)

Gobesz Ferdinánd Zsongor – Turda Dan Vasile: Földrengés-információs rendszer kialakítása Kolozsváron

Bors János – Gobesz Ferdinánd Zsongor: Megoszló és koncentrált tömegű kinetika rendszerek

Györgyi József: Számítási modellek hatása a szerkezet elmozdulásaira és belső erőire

Michael Baltay: Earthquake Damage

Fülöp Lajos: Vázszkezetes házak földrengéssel viselkedése

Nagy-György Tamás – Gergely János: Falszerkezetek megerősítése kompozitokkal

- Györi Erzsébet – Mónus Péter – Tóth László – Zsíros Tibor: Talajfolyósodás veszélyeztetettség Magyarországon
- Kiss Zoltán – Bálint Károly: Előregyártott vasbeton szerkezetek modellezése és méretezése
- Berecz András: Sika Carbo Dur szénszálas szerkezetmegerősítő rendszerek alkalmazása a gyakorlatban
- Köllő Gábor: Hidszerkezetek sziezmikus tervezése romániai szabványok szerint
- Nagy Béla: Földrengéskárosult magasépületek helyreállítása
- Hermann László – Prónay Zsolt – Tildy Péter – Törös Endre: A helyi hatás térképezése szabványos paraméterek alapján
- Thomas Szirtes – Száva János: About the Dimensional Model Theory and a Useful Application in Engineering
- Száva János – Dani Péter – Enache Valeriu – Forgó Zoltán – Tolvaly-Roșca Ferenc – Kakucs András – Petre Hlipcă: Térbeli ráctartó modelljének elemzése induktív elmozdulásmérők és holografikus interferometria segítségével
- Tóth László – Györi Erzsébet – Mónus Péter – Zsíros Tibor: Mitől függ a földrengéskockázat? A földrengéskockázat meghatározás bizonytalanságai
- Ruff Ágnes: Acélszerkezetek megerősítése szénszálas megoldással
- Dulácska Endre – Kollár László: Tervezés földrengési hatásokra az Eurocode-8 alapján
- Vigh László Gergely – Dunai László – Kollár László: Szerkezetek modellezése földrengésre – Duna-hidak ellenőrzésének tapasztalatai
- Kovács Nuauzika – Dunai László – Luis Calado: Acél- és öszvér szerkezeti csomópontok sziezmikus viselkedése: kísérleti és elméleti vizsgálatok
- Vértes György: Összetett teherviselő szerkezetű magasházak földrengés elleni aktív csipallítása
- Benke István: Földrengést szenvedett épület: modellezés és megerősítés
- Wolfgang Winter – Kamyar Tavoussi: Entwicklung von rahmenartigen, mehrgeschossigen Holzbauten unter Berücksichtigung der Erdbebenbeanspruchung für den mittteleuropäischen Raum
- Bariş Çokcan: Entwicklung einer rahmenartigen, mehrgeschossigen Holz-Stahl Verbundkonstruktion für die seismisch aktiven Regionen
- Jakab Lajos – Kegyes Csaba: Szerkezet vízszintes irányú rezgések semlegesítésére
- Kegyes Csaba: Lehet-e Ytongból merevítőfalat készíteni?
- Kovács Béla – Steinbacher Gábor – Kegyes Csaba: Födémekkel részben merevített földszintes csarnok modellezése és kialakítása
- Gribovski Katalin – Szeidovitz Győző: A földrengések kiváltó tényezőinek vizsgálata térinformatikai rendszer felhasználásával
- Csák Béla – Kegyes-Brassai Orsolya: Új irányzatok a földrengés elleni védekezésben
- Csák Béla: A magyarországi földrengések tapasztalatairól
- Lőrincz György: Egy faszerkezetű tartó dinamikai iselkedésének változása a tartó módosulása miatt – A tartó számítási modelljének kialakítása (További négy előadásnak nem készült írásos összefoglalása.)

VI. Nemzetközi vasbetonszerkezet-javítási konferencia kiadvány

A TechnoWato Kft. szervezésében hatodik alkalommal megrendezett konferencia kiadványa 111 oldal terjedelemben közli az elhangzott előadások kivonatait. Szerkesztette Csányi László. Tájékoztatásul közöljük a tartalomjegyzékét.

Tompa Miklós: A korrózióvédelmi és korróziós tervezés és szakértés új rendszere és szabályai

Dr. Karsten Schubert: A beton tartóssága

Prof. Dr. Ing. Bernd Hillemeier: Vasbetonszerkezetek korrózióvédelme

Dr. Seidl Ágoston: Nagynyomású víz – felülettisztításra, betonbontásra

Claus Flohrer: Egymásba metsző fűrt cölöpfal roncsolásmentes vizsgálata

Törös Endre – Prónay Zsolt: Ipari padlóburkolat és ágyazatának vizsgálata geofizikai módszerekkel

Valtínyi Dániel: A téli sózás hatása a vasbeton szerkezetekre

Albert Stadlmann: Ívóvíztartályok belső felületének felújítása

Hans-Jürgen Pohl: Biztonságnövelő intézkedések egy könnyű, feszített betonból készült hídszerkezet esetén

Prof. Dr. Miachael Raupach: Innovatív módszerek a parkoló-létesítmények védelmére és karbantartására potenciál-mérések, katódos korrózióvédelem és korrózió-figyelő rendszerek

Prof. Dr. Ing. Bernd Hillemeier: Öntömörödő beton

(További kilenc előadásnak sajnos nem készült írásos összefoglalása.)

A Közlekedési Múzeum évkönyve XIII. 2001-2002

A Közlekedési Múzeum 1971-ben kezdte meg tudományos publikációs sorozatát, amelynek 13. kötete a 2001-2002 éveket öleli föl. A kiadvány 28 tanulmányt tartalmaz, közöttük három hidász témáját is:

Szabó László: Adatok a tiszai átkelők történetéhez

Szabó László: A magyarországi közutak története az első világháború után

Dr. Domanovszky Sándor: Az M3 autópálya oszlári Tisza- és az M9 autótűt szekszárdi Duna-hídjának építése

Kiadta a Közlekedési Múzeum. 416 oldal

Hajós György: Zileinski Szilárd

Zielinski Szilárd, a vasbetonépítés úttörője, a gyakorlati műszaki pályán, az elméletben és a társadalmi életben is vezető szerepet játszott. Művei közül számos ma is áll. Zielinski Szilárdban a magyar mérnökök érdekképviselői törekvéseik vezérét, az első mérnöki kamara elnökét is tisztelhetjük. Sokszínű pályafutásának bemutatásával régi adósságot törleszt a róla szóló kötet.

Kiadta a Magyar Mérnöki Kamara támogatásával a Logod Bt. Megvásárolható a Mérnöki Kamara Kht-nál (Budapest, 1094 Angyal u. 1-3.) 3750 Ft

Jancsó Árpád – Szekernyés János: Maderspach

A szerzőpáros hiánypótló munkát készített Maderspach Károly, a vonórudas öntöttvas hídépítés úttörőjének életrajzi kötetével. A kötet első felében Szekernyés János ismerteti az ipartelep történetét és a család hősies tragédiáját. A könyv második részében Jancsó Árpád feldolgozta Maderspach Károly hídjait és híd-terveit sok képpel és tervrészlettel. Kiadta a Temesvári Nőszövetség, 75 oldal, jancso_arpad@yahoo.com

Visegrádi Országok technikai műemlékei I-II.

A négy visegrádi ország 7-7 műszaki műemlékét ismerteti a kötet, közöttük három hídét is: Esztergom-Párkány, Mária Valéria- híd, Budapest, Szabadság-híd, Hegesztett közúti híd a Sludwia folyón. Megjelent a Magyar Mérnöki Kamara gondozásában. 240 oldal, 438 ábra, ára 3.700.-Ft Megvásárolható a Magyar Mérnöki Kamara Kht-nál.

Temesi Ferenc: Az állami közútkezelés története Baranya megyében

Kiadta a Baranya MÁK Kht.

Kollár Lajos: A szél dinamikus hatása az építményekre

A szerző az elméletet alátámasztó számos példával a biztonságos és gazdaságos tervezéshez nyújt gyakorlati segítséget. Terc Kiadó, terjedelm: 116 oldal. (2400 Ft) www.terc.hu

Képes Gábor: Dr. Zielinski Szilárd, Műszaki alkotók – Magyar mérnökök

A kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény egykori vezetője, Tóth László által elindított mérnök-önéletrajzi sorozat ötödik füzeté a zalaegerszegi Hidmérnöki konferenciára jelent meg. A rövid füzet 16 oldal terjedelemben ismerteti Zielinski életét és munkásságát.

Dr. Balázs György: Dr. Mihailich Győző, Műszaki alkotók – Magyar mérnökök

A mérnök-önéletrajzi sorozat hatodik füzeté a *Magyar Közúti Hídépítés az elmúlt és az elkövetkező 10 évben* címmel megrendezett sárospataki konferenciára jelent meg. A rövid füzet 16 oldal terjedelemben ismerteti Mihailich életét és munkásságát.

Szakmai folyóiratok

Az alábbiakban a hidász témájú szakcikkeket, tanulmányokat közlő lapok válogatott szakbibliográfiáját adjuk meg. Néhány esetben a szerző és cím adatokon kívül tömör összefoglalót adunk a tanulmány tartalmáról is. Az évkönyv tematikájához illeszkedően elsősorban a közvetlen hidász témájú cikkek jegyzékét közöljük.

A nemzetközi szemlék, tallózók, felhívások és rövid hírek az alábbi kivonatokban nem szerepelnek.

A kigyűjtések alapján is megállapíthatjuk, hogy igen kevés tanulmány jelent meg a hidépítés területéről. Fontos, hogy a szakmai eseményekről, eredményekről összefoglalókban adjunk hírt, hiszen csak így menthető meg a felejtéstől. Valamennyi felsorolt lap örömmel fogadja az arculatához illeszkedő cikkeket és tanulmányokat. Ezúttal is buzdítunk mindenkit az olvasás mellett az aktívabb közreműködésre is, az írásra. A könnyebb kapcsolatteremtés céljából megadtuk a felelős szerkesztők nevét és elérhetőségét.

Közúti és Mélyépítési Szemle

Évente 12 alkalommal megjelenő folyóiratunk fontos színtere a hidász tanulmányok megjelenésének. Az alábbi válogatott cikkjegyzék a híd témájú, illetve közvetlen híd szakági utalást tartalmazó műveket tartalmazza. 2004-ben az LIV. évfolyam jelent meg.

A lapot a Közlekedéstudományi Egyesület alapította, kiadja az Állami Közúti Műszaki és Információs Kht. (ÁKMI). Felelős szerkesztő: Dr. habil. Koren Csaba. Szerkesztőség címe: 9026 Győr, Egyetem tér 1. Közlekedéssépitési és Települméernöki Tanszék e-mail: koren@sze.hu

2004/3

Németh István: Vélemény Farkas-Huszár-Kovács-Szalai „A rendkívül nehéz forgalmi terhelésű útszakaszok hosszú életciklusú pályaszerkezeteihez illeszkedő hídfelszerkezeti megoldások” c. cikkéhez. A szerzőnégyes tanulmánya a szemle 2003. évi decemberi számában jelent meg a nagy teljesítőképességű betonok gyakorlati bevezetéséről. A válasz kifogásolja a cikk tartalmához választott cím pontatlanságát, valamint néhány kiegészítés mellett óvva int a vasbeton

pályaszerkezetek, illetve a hídszigetelés elhagyásának nem eléggé átgondolt bevezetésétől.

Dr. Petőcz Mária – Rétháti András – Dr. Schváb János: Az úti ügyi kutatások tíz éve – 1991-től 2000-ig. A szerzők csupán rövid bekezdésben szólnak a hidász kutatásokról: „Többször rögzített tény a közúti hidakkal kapcsolatos kutatások kis száma.”

2004/4

Dr. Rigó Mihály: Javaslat a 9 sz. főút kialakítására. A szerző öt megyei közútkezelő közös tervezetét ismerteti a Nagykanizsa – Szeged közötti főútról. A fejlesztésre javasolt nyomvonal az elkészült szekszárdi Szent László hídra épül, egyben megoldaná a Duna-híd megfelelő hálózati bekapcsolását is.

2004/5

Rétháti András – Tompos Attila – Kerényi László Sándor – Gubányi-Kléber József: Közúti közlekedési projektek az Európai Unió pénzügyi támogatásával. A szerzőnégyes által ismertetett programok egyben a legjelentősebb hídfelújítási programok is. Az ISPA I. üteme (3. és 35. sz. főutak) 25 db híd, Az ISPA II. üteme (2., 6., 42., 47., 56. sz. főutak) pedig 48 db híd rehabilitációját tartalmazza. A Kohéziós Alap projektjeként készül az M0 körgyűrű keleti szektora, benne 11 db különbszintű csomóponttal, valamint számos további műtárggyal.

Varga Ildikó: COST 341: A közlekedési infrastruktúra létesítményeinek élőhely-feldaraboló hatása. A szerző ismerteti a környezet-feldaraboló hatást csökkentő műszaki megoldások (hidak és átereszek) létesítésének fontosságát.

Dr. Karel Pospisil: Cseh technológiai kutatások a közlekedési infrastruktúra területén. A szerző bemutatja az öntömörödő betonok terén végzett cseh kutatásokat, valamint a hídszerkezetek roncsolásmentes vizsgálatának cseh gyakorlatát. Csehország 15650 közúti hídjának csupán 37 százaléka elégítette ki a vizsgálati követelményeket.

2004/7

Forrainé Hernádi Veronika: Az Országos Közúti Adatbank (OKA2000) bemutatása. A szerző ismerteti a számítógépes rendszer működését, amelynek része a Híd adatbank.

Rigler István: Híd alrendszer. In: Forrainé Hernádi Veronika – Dr. Gulyás András – Hernádi Péter – Keresztes Miklós – Rigler István: *Az OKA2000 részei és alrendszerei* A szerző bemutatja a híd alrendszert és annak adattartalmát. A híd-adatbázis mellett külön képtár, tervtár és állapotértékelő hídlap (PONTIS) modul segíti a hidászok napi munkáját.

Ercsey-Orbán Gábor: Fenntartási tervezés az országos közutakon. A cikk röviden kitér a hídállomány felújításának erőteljes szűkülésére.

Boromissza Károly: Az OKA2000 és alrendszerei az Állami Autópálya Kezelő Rt-nél. A szerző ismerteti az autópályáknál kiemelt fontosságú Merev Áthidalás alrendszert, ami tartalmazza a Híd alrendszer autópálya fölötti műtárgyait is.

Zupán Tibor – Mokri Livia: Az önkormányzati utak adatbankja. A folyamatosan bővülő önkormányzati adatbankban gyűjtik az önkormányzati hidak adatait is.

2004/8

Dr. Tímár András: A magyarországi közlekedési infrastruktúra ma és holnap. A közlekedésről szóló átfogó pillanatkép szerint a közúti hidak 20 százaléka elégtelen szélességű és 4 százaléka elégtelen teherbírású.

Dr. Szakos Pál: A közlekedés biztonságát fokozó járművisszatartó elemek európai normatívája. A KTE által szervezett félnapos ankéton kiemelt téma volt a hídkorlátok teljesítőképessége.

Hajós Bence: Tudósítás az 5. Nemzetközi Duna-hidak konferenciáról. Az Újvidéken megrendezett konferencián 18 országból több mint 80 előadás hangzott el.

2004/10

Vértés Mária: Bitumenes lemezes szigetelések követelményei és vizsgálata. Történeti áttekintés után a szerző ismerteti a jelenleg érvé-

nyes műszaki szabályozásban (ÚT 2-3.401) rögzített legfontosabb tulajdonságokat, valamint a modifikált bitumenes lemezszigetelés előnyeit és hátrányait.

Dr. Seidl Ágoston: Injektálási technológiák hídszerkezeteken. A szerző bemutatja az injektálási feladatokat és a végrehajtás lehetséges műszaki megoldásait, különös tekintettel a gélinjektálásra.

Szautner Csaba: A Torino és Milánó között épülő gyorsvasút bentotechnológiája. A tanulmány részletesen ismerteti a vasútvonalon elsősorban a hidak miatt szükséges nagy mennyiségű (2,2 millió m³) betongyártás technológiáját.

2004/11

Dr. Domanovszky Sándor: A vas/acél anyagok fejlődésének története a hídépítés tükrében. A szerző számos illusztrációval kísérve követi az alapanyag fejlődését az öntöttvastól egészen a napjainkban használt korszerű nagyszilárdságú acélokig. A cikk kiemeli az acélgyártás forradalmi változását, amelyet az elmúlt másfél évtized során, a termomechanikus hengerlés bevezetése okozott.

Kovács Ákos: Három új híd a hazai közúthálózaton. A tanulmány a sárvári Nádasdy Ferenc Rába-híd, az M30 autópálya Sajó-hídja és a miskolci M30 autópálya – 3. sz. főút csomóponti műtárgy építéséről tudósít.

Farkas Zoltán – Hajós Bence: Ötven éves a tiszavasvári Keleti-főcsatorna-híd. A szerzőpáros a hazai alsópályás vasbeton ívhídépítés áttekítése mellett beszámol a tiszavasvári Szent Mihály KFCS-híd vizsgálatairól és javításairól.

Dipl.-Ing. Holger Svensson: Német tervezésű ívhidak. A szerző szerkezeti családonként ismerteti a közelmúltban épült beton és acél ívhidakat.

Juhani Virola: A világ legnagyobb nyílású ferdekábeles hídjai. A cikk ismerteti a Kínában épülő két rekorder híd főbb adatait, a Stonecutterst (főnyílása 1018 m) és a Sutongot (főnyílása 1088 m).

Közlekedéstudományi Szemle

Kiadja a Közlekedéstudományi Egyesület. A 2004. évben az LIV. évfolyamában járó lap havonta jelenik meg. Főszerkesztő: Dr. Ivány Árpád, a szerkesztőség címe: 1146 Budapest, Városligeti körút 11. email: info.kte@mtesz.hu

2004/5

Dr. Katona András: Megjelent a Közlekedési Múzeum XIII. évkönyve (2001-2002).

2004/6

Dr. Prezentszki József: A Közlekedéstudományi Egyesület által díjazott diplomamunkák 2003-ban. A 2003-ban diplomázott egyetemi és főiskolai hallgatók összesen 20 diplomamunkával pályáztak. Az Egyesület Országos Elnöksége 12 munkát díjazott.

2004/7

Dr. Tóth Ernő, Hajós Bence: A hidak elnevezéséről. A szerzőpáros a cikkben ismerteti a hídnév-adás évszázados történetét, a ma élő szabályozásokat, és javaslatokat tesz arra vonatkozóan, hogy a jövőben a hidak elnevezésénél milyen szempontokat vegyenek figyelembe.

Dr. Ivány Árpád: Megjelent „A Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola megalakulása és első évei” című könyv.

2004/9

Nagy Elek: Az autópálya-építési program áttekintése az „M7/M70 létesítmény” építése kapcsán. A szerző a cikkben áttekinti a magyarországi autópálya építés helyzetét, és kiemelten foglalkozik az M7 és M70 építésével, annak a letenyei régióra gyakorolt hatásaival.

2004/10

Dr. Gáll Imre: Az Erzsébet híd szerepe Budapest közlekedésében. A szerző visszaemlékezik az Erzsébet híd építési munkálataira és elemzi, hogy a híd milyen szerepet töltött be Budapest közlekedésében az elmúlt évtizedekben és milyenent tölt be ma is.

Az M7 autópálya Balatonszárszó – Ordacsehi szakaszának építése és a magyar autópálya program ismertetése.

Vasbetonépítés

*A Vasbetonépítés szakfolyóirat 2004-ben a már a VI. évfolyamába lépett. Kiadja a fib Magyar Tagozata Szerkesztőség: BME Építőanyagok és Mérnökgeológia Tanszék 1111 Budapest, Műegyetem rkp. 3. Tel.: 1/463-4068 Felelős szerkesztő: Dr. Balázs L György.
(fib@goliat.eik.bme.hu)*

2004/2

Dr. Tassi Géza: A feszítőerő okozta rugalmas alakváltozás hatása feszített vasbeton tartók erőjátékára. A szerző megvizsgálja a veszteségek kérdését a rugalmas alakváltozás tükrében. Hangsúlyozza a szabatos szóhasználat fontosságát. A cikk számítási eljárásokat ismertet a beton rugalmas alakváltozása hatásának követésére.

L'udovit Nad': Előregyártott, feszített vasbeton hídgerendák vizsgálata. A szerző ismerteti a Kassai Műszaki Egyetem Vasbetonszerkezetek és Hidak tanszékének munkatársai által készített szlovákiai hídgerendák elméleti és kísérleti vizsgálatának néhány eredményét.

Dr. Tassi Géza: A VIII. EMT-ÉPKO Csíksomlyón a fib MT kihelyezett ülésével bővítve.

Dr. Tassi Géza: Újvidéken tartották az 5. Nemzetközi Duna-hidak Konferenciát.

MAGÉSZ Acélszerkezetek

A Magyarországi Acélszerkezet – Gyártók – Építők Szövetsége (MAGÉSZ) 2003-ban elindított hírlevélből nőtt ki, kapott önálló formát a 2004-ben útjára indította szakmai folyóirat. Az Acélszerkezetek c. lap első évfolyamának négy száma jelent meg. A teljes terjedelmében színes kiadvány aktuális tanulmányokat közöl, köztük számos hídépítéssel kapcsolatosat.

Kiadja: MAGÉSZ 1161 Budapest, Béla u. 84. Tel.: 1/405-2187 Felelős szerkesztő: Dr. Csapó Ferenc. (magesz@axelero.hu)

2004/1

Dr. Medved Gábor: Új Duna-hidak előkészületben. A szerző a 2003. évi CXXVIII. törvényben szereplő hídépítéseket ismerteti, különös tekintettel az új Duna-hidakra (M0 Észak, Dunaújváros).

7. sz. Fémszerkezeti Konferencia

Dr. Domanovszky Sándor: Az acélszerkezetű orleans-i Európa híd. A tanulmány bemutatja a 2000 novemberében forgalomba helyezett, Santiago Calatrava tervei alapján megépített ívhídat. Az egyetlen főtartó ív 22 fokos szögben dől a kifolyási oldal felé.

Virányi Viktor – Dr. Papp Ferenc: Az Eurocode 3 új formulája a horpadás figyelembevételére. A szerzőpáros ismerteti a szabvány módosítását és annak okait.

2004/2

„Az év acélszerkezete nívódíj” A MAGÉSZ által alapított Nívódíj 2004-ben ötödik alkalommal került átadásra. Öt pályaműből választotta ki a zsűri, szigorú értékelési szempontok mellett a nyertest, *A zalaegerszegi deltavágány Zala-hídja* c. pályázatot. (MCE Nyíregyháza Kft. – MSc Kft.) A cikk ismerteti röviden mind az öt benyújtott pályázatot és az értékelés indokait.

Átadtuk a MAGÉSZ acélszerkezeti diplomadíjat. A szövetség pályázatának két nyertes dolgozata: Virányi Viktor: *Nyomott-hajlított acélszerkezeti elemek tervezési képleteinek kísérleti és elméleti háttere* (konzulens: Dr. Papp Ferenc) és Krausz Balázs: *Dunaferr FAM lángvágóasztal gyártástechnológiájának kidolgozása* (konzulens: Dr.

Gremesperger Géza és Szabó János). A lapban megtalálható a díjazott pályaművek rövid kivonata.

Deák László: A zalaegerszegi deltavágány Zala-hídja. A tanulmány az acélszerkezeti nívódíjjal kitüntetett hídszerkezetet ismerteti a tervezéstől az átadásig. A vízszintes ívben fekvő rácsos szerkezet támaszközei $39 - 52 - 39$ m. Az egyvágányú vasúti pálya az ortotróp pályalemezre rugalmas (EDILON) leerősítésű. A híd szerkezeti kialakítását tekintve valódi különlegesség. Az MSc Kft. által tervezett hidat az MCE Nyíregyházán gyártotta.

Hunyadi Mátyás: Az M0 körgyűrű északi Duna-hídja. Budapest körüli körgyűrű részeként tervezett, 1862 m összhosszúságú hídsort ismerteti a cikk szerzője. (bal parti ártéri híd: $37 + 2 \times 33 + 45$ m; Duna-főág: $145 + 300 + 145$ m; Szentendrei sziget: $42 + 11 \times 47$ m; Szentendrei-Dunaág: $94 + 144 + 94$ m; jobb parti ártéri híd: $43 + 3 \times 44 + 43$ m) A Váci-Dunaág-híd ferdekábeles, a pilonok vasbeton-, a merevítőtartó acélszerkezet. Az ártéri hidak irányonként önálló feszített vasbeton szekrény keresztmetszetűek. A Szentendrei-Dunaág-híd irányonként független acél szekrénytartós gerendahíd.

Dr. Domanovszky Sándor: Kránitz Pál 1912-2004 (nekrológ)

Dr. Csapó Ferenc: A rendkívüli acélipari helyzetről. A szerző ismerteti a piac új gondjait: kereslet növekedése, árak emelkedése.

Dr. Tóth Ernő: „Az év hidásza” 2004 cím kitüntetettje: Dr. Domanovszky Sándor. A szerző rövid, dióhéjnyi áttekintést ad a díjazott szakmai eredményeiről.

2004/3

Deák László: Bemutatjuk az MCE Nyíregyháza Kft-t. A 16 éves vállalkozás számos nagy hidat gyártott külföldre, többek között Duna-hidat Bécsbe és Pozsonyba.

Dr. Domanovszky Sándor: A hegesztett acélszerkezetek alapanyagainak fejlődése, mai helyzete Magyarországon és az Európai Unió országaiban. A szerző bemutatja a hegesztett hidak építésében használatos acél alapanyag fejlődését. A tanulmány részletesen foglalkozik az elmúlt 15 esztendő során az acélgyártásban végrehajtott forradalmi változásokkal.

2004/4

Dr. Domanovszky Sándor: Néhány nevezetes híd Angliában. A szerző hat nagy híd történetének tükrében ismerteti az acél hídépítés fejlődését (Iron bridge, Forth vasúti, Forth közúti, Severn, Humber, Second Severn).

Dr. Rittinger János: A hazai hegesztési kultúra jellemzése.

Szalai József – Papp Ferenc: A szabványos stabilitási görbék felülvizsgálata valószínűségelméleti alapon. A szerzőpáros a szabványos kihajlási és kifordulási méretezés adta biztonságot vizsgálja. A tanulmány megállapítása szerint a méretezési görbék karcsúbb szerkezeteknél számottevő kockázat növekedéshez vezetnek.

Hídépítők

A Hídépítő Rt. Hídépítők című vállalati lapja igen nagy múltra tekinthet vissza. A 2004-ben a XXXIII. évfolyamot író újság színes külalakban évente hat alkalommal jelenik meg. Az alábbi válogatott írásokon túl, további cikkeket, színes hidas illusztrációkat és tallózást is tartalmaz az újság. A lapot gazdagítja Mihalek Tamás nemzetközi kitekintő, és Szabó László múzeumi állandó rovata.

A teljes kiadvány PDF formátumban letölthető a Hídépítő Rt. honlapjáról (www.hidepito.hu).

A lap felelős szerkesztője Torma László, a szerkesztőség címe 1138 Budapest, Karikás Frigyes utca 20. telefon: 06-1/465-2208

2004/1

Hegedüs Csaba: Balatoni tél (Balatonszárszó – Ordacsehi).

Lukács Zsolt: Becsehely – Letenye szakasz.

Mihalek Tamás: Völgyhíd a szőlőshegyek között.

Wellner Péter: Amit terveztünk, építjük („Extradosed” híd).

Szabó László: Ideiglenes hidak katonai és polgári alkalmazásban I.

2004/2

Szabó László: Ideiglenes hidak katonai és polgári alkalmazásban II.

Wellner Péter: Betonnapok Bécsben.

Lukács Zsolt: Becsehely – Letenye szakasz.

Mihalek Tamás: Távol a célszerűségtől.

K.Gy.-T.L.: 90 év – Vajda Zoltán.

2004/3

Kovács László: Készül az Erzsébet híd aljának korrózióvédelme a Hid-technika Kft. generál kivitelezésében.

Wellner Péter: A köröshegyi völgyhíd.

Hegedüs Csaba: Gyorsjelentés az M7-esről.

Mihalek Tamás: Olasz vasúti teknőhidak.

Nádházi Ferenc: Befejezéshez közeledik az M3-as jelenleg építés alatt lévő szakasza.

Lukács Zsolt: Minimális célunk a maximum I. Becsehely – Letenye.

2004/4

Szolcsányi György: A gépészet ott van minden kilométernél és minden munkahelyen.

Mihalek Tamás: Góliátok a hídsaruk birodalmában.

Torma László: Öt nap Görögországban. (2004. május 15-19.)

Windisch László: Megújult a Váci úti felüljáró.

Lukács Zsolt: Minimális célunk a maximum II., avagy a véghajrá pillanatai.

Berkó Dezső: Hidak a Dunán, konferencia Újvidéken.

Szabó László: A szegedi Bertalan- emlékmű fennmaradt emlékei a Közlekedési Múzeumban őrzött Zielinski-hagyatékban.

2004/5

Cseke Mária: Rajt! Épül a dunaújvárosi Duna-híd.

Hofmann György: Elkezdődött a köröshegyi völgyhíd építése.

Lipót Attila: Teljes fordulat a Hídtechnika Kft..

Nádházi Ferenc: Áadták a Polgár – Görbeháza közötti 12,7 km-es szakaszt.

Lukács Zsolt: Minimális célunk a maximum III. M7-M70 autópálya csomóponti híd.

Mihalek Tamás: Sioule völgyhíd.

Szabó László: Ideiglenes hidak katonai és polgári alkalmazásban III.

Kiss László: Hídmesterek.

2004/6

Hoffmann György: Épül az óriás... (A köröshegyi völgyhídról)

Ötvös Sándor: Monori munkáink.

Orosz Károly: Áttekintés az M7-es három szakaszán folyó munkálatokról.

Gyutai István: Vízi munkák az M3 Polgár – Görbeháza szakaszának építésénél.

Cs. A. és L. G.: Újra hídépítők lettünk – Áadtuk a Holt Marosi gyaloghidakat.

Mihalek Tamás: Megoldások a magasban.

Mélyépítő tükörkép

A Mélyépítő Tükörkép a teljes mélyépítés területéről (geotechnika, út, vasút, közmű, műtárgy) közöl beszámolókat, cikkeket. Főszerkesztő: Lukács Gábor, 1036 Budapest, Pacsirtamező u. 41. Tel.: 1/388-8175

2004/1

Windisch László: Átadás előtt – Aluljáró építése a „Bocskain”.

Csanádi József – Josef Rosenberger: A „keleti front” – Útépítések Oroszországban.

Kiss Józsefné: Átadva 1885 – A kunszentmártoni Hármaskörös-híd I.

Dr. Farkas György – Dr. Huszár Zsolt – Kovács Tamás – Dr. Szalai Kálmán: HSC/HPC – A nagy szilárdságú és nagy teljesítőképességű beton.

Dr. Dalmy Dénes – Papp Sándor: A sárvári Rába-híd.

Dr. Iványi Miklós: A hídépítés gyöngyszeme – Az Akashi Kaikyo.

2004/2

Kiss Józsefné: Átadva 1885 – A kunszentmártoni Hármaskörös-híd II.

2004/3

Rapkay Kálmán – Berkó Dezső: Új típusú híd Európában – Mi a különbség?

Új utak a hídépítésben – Tözeget talajon építik a holnap hidjait.

Prjevara Mihály: Szintben minden – Felüljáró a csomópont felett.

2004/5

Kazimierz Szabkowski: SMOK – Vasúti Hidak Számítógépes Irányítási Rendszere. (fordította Németh István)

M30-as autópálya – Keleten a helyzet változatlan.

Jávor Ádám: Az M7/M70-es új szakasza – Becsehely-Letenye-Tornyiszentmiklós.

Herczeg Zsolt: Elkerülő Fehérvárnál – A csapadékos időjárás sem állíthatta meg őket.

Hegedüs Csaba: Előretolós technológia – Az M7-esen épülő völgyhidak.

Pap Zsófia: Hidak Szekszárdtól Kairóig – Tízéves a Pont-TERV Rt.

2004/6

Pap Zsófia: Átadták az M30-ast – Másfél órára Miskolc Budapesttől.

Lőrinczki Lajos: Ritka szerencse – A 89-es főút Bucsut elkerülő szakasza.

Vállas Csaba: M0-ás keleti szektor – Újra betonburkolatú sztrádát építünk.

Papp Sándor: Avatás – Forgalomba helyezték a sárvári Rába-hidat.

Pap Zs.: Országjárás hídépítőkkal – „Előremenekültek” 2004-ben is.

H. Zs.: Öt év, húsz fő, száz híd – Munkával ünnepelt a SpeciálTerv.

Fejér László: Évforduló – A Túr-szabályozás háromnegyed százada.

Beton

A Magyar Cementipari Szövetség 2004-ben a XII. évfolyamba lépő szakmai havilapja évente 12 alkalommal jelenik meg. Főszerkesztő: Kiskovács Etelka 1034 Budapest, Bécsi út 120. A lap tartalomjegyzéke megtalálható az interneten (www.betonnet.hu).

2004/1

Dr. Révay Miklós: Néhány kevésbé ismert példa a beton korróziójára.

2004/2

Szautner Csaba: Épül a Torinó – Milánó gyorsvasút.

Fél évszázad a betonelemek gyártásában (BVM – cégbemutató).

2004/3

Dr. Révay Miklós: Nagy kiegészítőanyag-tartalmú cementek gyártási és felhasználási lehetőségeinek kutatása.

Hanny Ervin: A kivitelezést segítő beton-adalékszerek.

ÁKMI: Az országos közutakon kötelezően alkalmazandó útügyi műszaki előírások.

2004/4

Baksy László: A Betonplasztika Kft. tevékenységei.

2004/5

SIKA: Különleges habarcsok.

Valtynyi Dániel: A téli sózás hatása a vasbeton szerkezetekre.

2004/6

Dr. Korda János: A független tervellenőrzés követelmény az unió piacán.

Dr. Korda János – Dr. Szalai Kálmán: Melyik tartószerkezeti szabványt használjuk? – avagy szükségszerű, célszerű, gazdaságos az Eurocode (EC) alkalmazása? –

Németh Ferdinánd: A vízzáró beton technológiája.

2004/7-8

Mohácsi Gábor: Az épület és építmény diagnosztika néhány hordozható eszköze.

ÁKMI: Tájékoztató a közlekedéséptési területre vonatkozó Építőipari Műszaki Engedélyekről (ÉME).

Szautner Csaba: CE-jelöléssel rendelkező MAPEI adalékszerek.

2004/9

Tápai Antal – Fövényi Gábor – Kókai József: Előfeszített tartószerkezet továbbfejlesztése és gyakorlati alkalmazása.

Kiskovács Etelka: Korszerű betonok a nagy beruházásokban c. konferencia.

Dr. Tóth Ernő – Dr. Träger Herbert: Hídmérnöki konferencia Zalaegerszegen.

2004/10

Dr. Seidl Ágoston: Injektálási technológiák alkalmazása hídszerkezeteken – Gélinjektálás.

Pethő Csaba: A tajvani gyorsvasút nagy teljesítőképességű hídbetonjai.

2004/11

Sulyok Tamás: Új betonszabványunk van.

Dr. Kausay Tibor – Kiskovács Etelka: Szakmai délután a SZTE Beton Szakosztálynál: Köllő Gábor előadása.

2004/12

Kiskovács Etelka: Cementipari konferencia Tihanyban.

Közút

A közúti szakszolgálat részben színes újságja évente tíz alkalommal jelenik meg. 2004-ben a lap XIII. évfolyama jelent meg. Kiadja az Állami Közúti Műszaki és Információs Kht. (ÁKMI). Főszerkesztő: Fehér Gyula, szerkesztőség címe: 1101 Budapest, Monori utca 1-3 telefon: 06-30/941-1033

2004/1

Rétháti András, Kerényi László Sándor, Gubányi-Kléber József: ISPA projektek a közúti szektorban.

Nagy Péter: A KIOP és ROP programok előkészítése, és azok forrásainak felhasználása érdekében elvégzendő feladatok.

Both Vilmos: Útépítések EIB kölcsönből.

Ajándék híd karácsonyra a Csákányos-patak fölött.

Dr. Katona András: Megjelent a Közlekedési Múzeum XIII. évkönyve. (2001-2002)

Fehér Gyula: Egy kis Nyugat, egy kis dél – Beszélgetés Kovács Jenő Vas megyei ügyvezető igazgatóval.

Nemesdy Ervin diplomadíj-pályázat fiataloknak.

2004/2

Tájékoztató az idén kezdődő közúti beruházásokról

Simonyi Alfonz: A debreceni homokkerti felüljáró története I.

Befejeződött a Malom úti Eger-patak hídjának a felújítása.

2004/3

Simonyi Alfonz: A debreceni homokkerti felüljáró története II.

Fehér Gyula: Újjáépülhetnek az Ipoly-hidak.

Befejezés előtt a sárvári új Rába-híd.

Káráz József: Öcsesánád és Magyarcsánád pillérei – Nemzetközi Maros-híd konferencia Szegeden.

2004/4

Gubicza Katalin: Régiók, önkormányzatok, figyelem! Vissza nem térítendő támogatási lehetőségek az úthálózat fejlesztésében.

Észak-déli autópálya: nyomvonalkeresés.

Szabó Ferenc: Megjelent Temesi Ferenc könyve, Egy mives szakmai összefoglaló a római időktől napjainkig.

Utak 2004 után – nemzetközi konferencia.

2004/5

Elkészült a 4-es főút Törökszentmiklóst elkerülő szakasza.

Barcsot már elkerüli a 6-os számú főút.

Megjelent a KTI Rt. évkönyve.

2004/6

Elkészült a zalaegerszegi elkerülő út.

Novemberre készül az M30-as.

Befejezéshez közeledik a Hernád hídjának az átépítése Gesztelynél.

Dr. Tóth Ernő: Újjáépült a mostari Öreg híd.

Fehér Gyula: a remény és tolerancia hídja.

Fehér Gyula: Amikor mindent visz a víz – Több százmillió kárt okozott az áradás az ország északi részén.

Boda Zsolt: Művészetek az út- és hídépítésben.

Kárász József: Öcsanád és Magyarcsanád pillérei II.

2004/7

Új autópálya-szakaszok sorozatban – M3: már Görbeházáig tart.

Új gyorsforgalmi utak Zalában.

A Korongi híd.

Jákli Zoltán: Garanciális javítások az M3-as és az M7-es autópályákon.

Dunaújvárosi Duna-híd: aláírt szerződés.

Árki Sándor: Négy hét Ohióban.

2004/8

A szakma háromnapos fóruma Békéscsabán.

A korszerű út- és hídgazdálkodástól a hatékonyságelemzésig.

Úthálózat-fejlesztés: a gazdasági fejlődés motorja.

2004/9

Új nyomvonalra került Solt és Harta között az 51-es főút.

Vasúti töltésen halad az elkerülő út Dunaföldvárnál.

Megújult a 33-as főút egy szakasza.

Kiss Béla: Határhidak idei szemléje Borsodban.

Dr. Tóth Ernő: Beszámoló a Sárospatakon, augusztus 24-25-én megtartott A magyar közúti hídépítés az elmúlt és az elkövetkező tíz évben című konferenciáról.

Dr. Tóth Ernő: Pozsony: kész az ötödik Duna-híd – Helyszíni jelentés a dunaujvárosi híd előtanulmányáról.

2004/10

Új út és híd Sárváron.

Kolozsi Gyula: „A változatosság gyönyörködtet...” Beszámoló a szlovén útügyi konferenciáról.

December 2-től autópályán Miskolcig.

Hajós Bence: Ötvenesztendős a Keleti-főcsatorna tiszalöki, tiszavasvári és balmazújvárosi hídja – Emlékezés a tiszalöki városházán november 17-én.

Dr. Tóth Ernő: A hídépítő Maderspach Károly szobra a Hadtörténeti Múzeumban.

Dr. Tóth Ernő: Pro memoria és rekviem, Emlékezés a 60 éve kezdődött hídpusztításokra, Hősök és áldozatok.

Kárász József: Öcsanád és Magyarcsanád pillérei III.

Segíteni a fiatal szakemberek pályakezdését – A Dr. Nemesdy Ervin diplomamunka-pályázat eredményhirdetése.

Mérnök Újság

A Magyar Mérnöki Kamara hivatalos lapja. Főszerkesztő: Dr. Kovács Gábor. A lap teljes terjedelemben interneten elérhető. (www.mmk.hu)

2004/1

Dr. Greschik Gyula: Mitől (volt) jó a magyar mérnök? - Gondolatok a jövő mérnökeinek és oktatóiknak.

Dr. Hajtó Ödön: Molnár István (1928-2003) nekrológ.

Biczók Imre: Dr. Molnár György (1928-2003) nekrológ.

Andor Béla: A mérnöki díjszabás 2004. évi átdolgozott változata CD-n.

Párdányi Jenő: Beszélgetés a 101 éves, rubindiplomás dr. Andai Pál mérnökkel.

2004/2

Kamarai ajánlott vállalkozói díjak – 2004.

Fábián Miklós: Alagút- és mélyépítő szakmai napok 1994-2004.

Mátyássy László: A kőröshegyi viadukt.

Dr. Ronkay Ferenc: A fiatal mérnökök helyzete.

Hajós György: Zielinski Szilárd és a Duna-hidak tervpályázata.

2004/3

Dr. Mecsi József: Széchy Károly-emlékezés.

Greschik Gyula az idei Széchy-díjas.
Dr. Platthy Pál (1929 - 2004) nekrológ.
Hernád Attila: Elhunyt prof. dr. Kollár Lajos.

2004/4

Dubniczky Miklós: Tekintélyünk fönntartásán és öregbítésén fáradozunk!
Dr. Korda János: Dr. Kollár Lajos (1926-2004) nekrológ.
Hajós György: Zielinski Szilárd (könyvismertető).

2004/5

Holló Csaba : A visegrádi országok technikai műemlékei.
Dr. Korda János: A független tervellenőrzés követelmény az unió piacán.
Dr. Dezső György: A műszaki szakértői munka becsületéért.
Sipos László: 30 éves a mérnökképzés Győrött.
Balog Ildikó: A dunaújvárosi Duna-híd értékelemzésének tapasztalatai.
Magyar világcsúcs a spagettihid építésben.
Dr. Korda János - Dr. Szalai Kálmán: Melyik tartószerkezeti szabványt használjuk?
Dr. Hajtó Ödön: 10 éves a MAÚT.

2004/6

Dubniczky Miklós: Harmadik alkalommal adtuk át a Tierney Clark-díjat.
Szöllőssy Gábor: A Horvát Építőmérnökök Szövetségének Kongresszusa.
A Magyar Mérnöki Kamara tiszteleti tagjai.
Zielinski Szilárd-díjasok.
Dr. Füredy Jenő: A mérnök és a szerzői jog.
Holló Csaba: Ismét a műszaki szakértői munkáról.

2004/7

Dr. Korda János: A jogosultsági rendszer módosulásai.
Dr. Korda János: Javaslat a tervező- és szakértő mérnökök továbbképzéséről szóló jogszabályhoz.
Dr. Bornemissza Tibor: A tájékoztatlanág vadhajtasai – A mérnökképzés szemlélete.
Betonszerkezetek méretezése az Eurocode szerint.

2004/8-9

Blaskovics Gyula - Dr. Kozák Miklós: A mérnöki szakma védelmében.
Párdányi Jenő: A magyar nyelv védelmében.

2004/10

Dr. Tímár András: Az úthasználat finanszírozásának korszerűsítése.
Dr. Hajtó Ödön: Ütügyi Napok Békéscsabán.
Rege Béla: 50 éves az újjáépített komáromi vasúti híd.
Dr. Gáti József - dr. Rittinger János: Hegesztés az európai csatlakozás után.
Aláírták a dunaújvárosi Duna-híd kivitelezői szerződését.

2004/11

Dr. Korda János: A jogosultsági vizsga szervezéséről.
Dr. Bánhidi László: 4. Mérnökök és Építészek Napja Szlovéniában.
Dr. Hajtó Ödön: Zielinszki Szilárd Magyar Örökség Díjas!

2004/12

Zsenits Györgyi: Mit vár a piac a mérnöktől, és mit ad a tudásáért?
Zsenits Györgyi: A pályakezdő műszaki értelmiség helyzete, lehetőségei.
Molnár László: Operatív gondolatok a közúti infrastruktúra hatékonyságának javításához.
Új közúti hidat avattak - A Rába felett átívelő átkelőt Nádasdy Ferencről nevezték el.
Dr. Mecci József: Gondolatok és vélemények a felsőoktatás kérdéseire.
A Magyar Királyság 965 nagy felbontású színes térképszelvénye.

Structural Engineering International

Évente négy alkalommal, angol nyelven jelenik meg az IABSE (International Association for Bridge and Structural Engineering) rangos nemzetközi szakmai folyóirata. Az egyes számok tematikus rendezések. Tekintettel arra, hogy a folyóirathoz közvetlenül csak kevesen jutnak hozzá, alábbiakban közöljük a lap teljes tartalomjegyzékét.

2004/1 SEI Volume 14

Recent Structures and Bridges in China

H. Xiang, China: Recent Structures and Bridges in China: an Introduction.
L. Yang, Y. Li, R. Qian, China: Science and Technology Museum, Shanghai.

- T.-F. Jing, USA: Bank of China Headquarters, Beijing.
 J. Ding, S. Chao, China: International Conference and Exhibition Center, DongGuan.
 X.-F. Wang, Y.-W. Yang, I. Luo, China: Swimming Gymnasium, Shanghai.
 H. Zhang, S. Gu, B. He, X. Lu, China: Number 2 Tower, Shimao Rivera Garden, Shanghai.
 F. Zhong, China: International Convention and Exhibition Center, Ningbo .
 X. Wu, J. Huang, China: Guideway Structure, Maglev Demonstration Line, Shanghai.
 Y. Li, Z. Zhang, B. Ma, L. Zhou, China: Lupu Arch Bridge, Shanghai.
 C. Shao, China: Yiling Multispan Cable-Stayed Bridgeover the Yangtze River.
 S. Zhou, China: Construction of the Jiangyin Yangtze Suspension Bridge.
 Q.-H. Fang, China: Wuhu Double Deck Cable-Stayed Bridge.
 L. Liu, X. Zeng, China: Second Nanjing Cable-Stayed Bridge.

Reports

- Q. Guo, Z. Li, China; L. Duan, USA: Automatic Post-Tensioning in Prestressed Concrete Structures.
 C. Menn, Switzerland; V. Chandra, K. Donington, USA: Conceptual Design of the Leonard P. Zakim Bunker Hill Bridge, Boston, MA, USA.

Lessons from Structural Failure

- A. Pisanty, B. Mairanz, Israel: Failure of Hollow Ribbed Slabs in Buildings - Suggested Rehabilitation Method.

Science and Technology

- S. I. Nakamura, K. Suzamury, T. Tarui, Japan: Mechanical Properties and Remaining Strength of Corroded Bridge Wires.
 Z. Zhou, J. Zhang, M. Xu, Z. Li, T. Zhang, China: Method and Analysis of Vertically Tensioned Prestressed Concrete Beams.

2004/2 SEI Volume 14

Structural Glass and Glass Structures

- I. Ritchie, UK: Aesthetics in Glass Structures.
 R. Hess, Switzerland: Material Glass.
 C. Schuler, O. Bucak, V. Sackmann, H. Gräf, G. Albrecht, Germany: Time and Temperature Dependent Mechanical Behaviour and Durability of Laminated Safety Glass .
 H. Schober, J. Schneider, Germany: Developments in Structural Glass and Glass Structures.
 G. Dodd, UK: Structural Glass Walls, Floors and Roofs.
 A. Burden, Japan: Glass in Compression Leads to Panels without Holes.
 L. Vákár, M. Gaal, The Netherlands: Cold Bendable, Laminated Glass - New Possibilities in Design.
 F. Van Herwijnen, D. Staaks, M. Eekhout, The Netherlands: Cold Bent Glass Sheets in Façade Structures.
 R. Nijssse, The Netherlands: Special Steel and Adhesively Bonded Connections for Glass Structures.

- F. Bernard, L. Daudeville, R. Gy, France: Load Bearing Capacity of Connections in Tempered Glass Structures.
- B. Freytag, Austria: Glass-Concrete Composite Technology.
- A. Luible, M. Crisinel, Switzerland: Buckling Strength of Glass Elements in Compression.
- K. Boxheimer, J.-D. Wörner, Germany: Fatigue Strength of Glass Panels under Cyclic Loading.
- H. Gräf, G. Albrecht, V. Sackmann, C. Schuler, O. Bucak, Germany: Structural Behaviour of Point-Supported and Clamped Laminated Glass.
- A. Kott, T. Vogel, Switzerland: Safety of Laminated Glass Structures after Initial Failure.
- S. McCormick, C. Besjak, D.S. Korista, W. Baker, USA: Schubert Club Band Shell, Saint Paul, Minnesota, USA.
- M.E. Giuliani, G.C. Giuliani, Italy: Large-Span Glass Roof in a Seismic Area, Italy
- M. Asano, H. Yamamoto, Japan: Glass Skylight and Structure for the POLA Museum of Art, Japan.
- K. Kreher, Julius Natterer, Johannes Natterer, Switzerland: Timber-Glass-Composite Girders for a Hotel, Switzerland.

2004/3 SEI Volume 14

Sustainable Engineering

- P. Maydl, Austria: Sustainable Engineering: State-of-the-Art and Prospects.
- M. D. Webster, USA: Relevance of Structural Engineers to Sustainable Design of Buildings.
- T. Lützkendorf, Germany: Sustainability in Building Construction - Can New Standards Deliver Answers to Old Questions?
- Z. Cywinski, Poland: How to Teach Sustainable Structural Engineering.
- J. Ochsendorf, USA: Sustainable Structural Design: Lessons from History.
- W. Buschmeyer, M. Fastabend, Germany: Methods for Raising Sustainable Design of Concrete Structures.
- S. Chaturvedi, J. Ochsendorf, USA: Global Environmental Impacts due to Cement and Steel.
- Ch. Meyer, USA: Concrete Materials and Sustainable Development in the USA.
- W. Oyawa, Kenya: Eco-Materials for Developing Countries.
- J. Roberto dos Santos, F. Branco, J. de Brito, Portugal: Mechanical Properties of Concrete with Coarse Recycled Aggregates.
- H. Meryman, R. Silman, USA: Sustainable Engineering - Using Specifications to Make it Happen.
- Ch. Radlbeck, E. Dienes, D. Kosteas, Germany: Sustainability of Aluminium in Buildings.
- J. Schlaich, R. Bergemann, W. Schiel, G. Weinrebe, Germany: Sustainable Electricity Generation with Solar Updraft Towers.
- IABSE Declaration for Sustainable Development.
- D. Mangold, T. Schmidt, H. Müller-Steinhagen, Germany: Seasonal Thermal Energy Storage in Germany.

K.-H. Reineck, A. Lichtenfels, S. Greiner, Germany: Concrete Hot Water Tanks for Solar Energy Storage.

M. Faber, Switzerland, R. Rackwitz, Germany: Sustainable Decision Making in Civil Engineering.

Eminent Structural Engineers

Y.S. Khan, USA: Dr Fazlur R. Khan (1929-1982).

2004/4 SEI Volume 14

Temporary Structures

P. Memétrey, Switzerland: Floating Monolith, Murten, Switzerland.

M. Schlaich, U. Burkhardt, Germany: Great Heavens Gate, Berlin, Germany.

S. Lorenzo, R.Cyr, S. Boulanger, Canada: Scenographic Structures for Cirque du Soleil, Canada.

J. Kollegger, C. Preisinger, M. Kaulfus, Austria: Ice Shells for Temporary Event Architecture.

C. Correa, USA: Designing with Paper Tubes.

G. Sedlacek, H. Trumpf, U. Castrischer, Germany: Development of a Light-Weight Emergency Bridge.

S. Lockwood, UK: Boat Bridge, Canary Wharf, London, UK.

R. Ratay, USA: Temporary Structures in Constuction- USA Practices.

Recent Structures

K. Thomsen, C. Petersen, A. Thomsen, Denmark: Bridges to New Opera House, Copenhagen, Denmark.

T. Uzunoglu, Austria; H. Ozdemir, Turkey: Combined Cycle Power Plant, Ankara, Turkey.

Reports

M. Al-Emrani, B. Akesson, T. Kliger, Sweden: Overlooked Secondary Effects in Open-Deck Truss Bridges.

T. Vrouwenvelder, W. Hoeckman, The Netherlands: Wind-Induced Vibration of Tubular Diagonals of the Werkspoorbridge.

Discussion

P.C.J. Hoogenboom, F. van Herwijnen, D. Staaks, M. Eekhout, The Netherlands: SEI Discussion-Cold Bent Glass Sheets in Façade Structures.

Eminent Structural Engineers

J. Schlaich, Germany: Anton Tedesko (1903-1994).

IABSE Outstanding Structure Awards

J. Kissinger, USA: Milwaukee Art Museum Addition, Wisconsin, USA.

A. Segadaes Tavares, Portugal: Funchal Airport Extension, Madeira Island, Portugal.

TANULMÁNYOK

Hajós Bence*: Hídjaink a számok tükrében – 2004

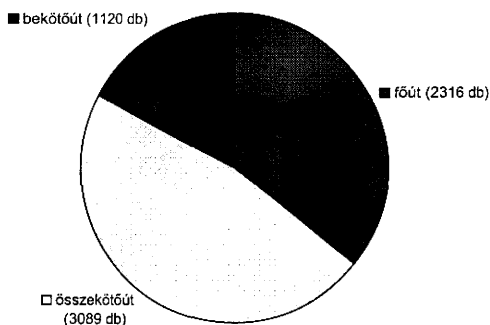
A jelen rövid tanulmány az országos közutak hídállományát kívánja ismertetni. Az országos közutak, így a rajtuk található hidak az autópályakezelőkhöz, illetve a 19 megye közútkezelő társaságához tartoznak. Az alábbiakban a 2004. év végi záró adatbanki hídállományt használtuk fel a statisztikai számításokhoz, összegzésekhez.

Az országos közutakon összesen 6525 közüti híd van 120 km szerkezeti hosszal és 1,37 millió négyzetméter pályafelülettel. Az egyes közútkezelők adatait a következő oldalon lévő táblázat tartalmazza.

A hídállomány megoszlása, paraméterei a megye földrajzi viszonyainak megfelelően jellemzően változatos. A nagy híd darabszámú megyékben jellemzően kisebb hidakat, míg a kis darabszámú megyében pedig nagy hidakat találunk.

Főutakon 2316 híd van (az autópályákat is beleértve), de felületük a teljes országos állomány 64 %-a. Összekötő úton 3089, bekötő úton pedig 1120 híd található.

Hidak megoszlása útkategória szerint [db]
(összesen 6525 db)



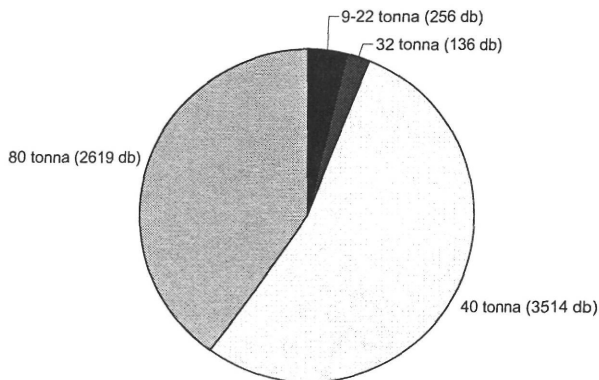
* hidász mérnök, Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő Kht.

Útkezelő neve	Hidak száma [db]		Nyílások száma [db]		Szerkezeti hossz [m]		Hídfelület [m ²]	
Álftöldi Koncessziós Autópálya Rt.	52	0,8%	124	1,3%	2472	2,1%	28329	2,1%
Állami Autópályakezelő Rt.	798	12,2%	1928	19,8%	34031	28,3%	446959	32,6%
Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Kht.	128	2,0%	198	2,0%	2971	2,5%	35221	2,6%
Baranya Megyei Állami Közútkezelő Kht.	446	6,8%	535	5,5%	4484	3,7%	46591	3,4%
Békés Megyei Állami Közútkezelő Kht.	90	1,4%	174	1,8%	3200	2,7%	33200	2,4%
Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Kht.	749	11,5%	906	9,3%	8751	7,3%	87785	6,4%
Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Kht.	76	1,2%	188	1,9%	3092	2,6%	42176	3,1%
Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht.	257	3,9%	324	3,3%	2582	2,1%	29203	2,1%
Győr-Moson-Sopron Megyei Állami Közútkezelő Kht.	263	4,0%	417	4,3%	5769	4,8%	64123	4,7%
Hajdú-Bihar Megyei Állami Közútkezelő Kht.	131	2,0%	238	2,4%	3722	3,1%	39237	2,9%
Heves Megyei Állami Közútkezelő Kht.	357	5,5%	460	4,7%	4276	3,6%	45748	3,3%
Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Állami Közútkezelő Kht.	107	1,6%	299	3,1%	5404	4,5%	60641	4,4%
Komárom-Esztergom Megyei Állami Közútkezelő Kht.	202	3,1%	226	2,3%	2506	2,1%	27912	2,0%
Nógrád Megyei Állami Közútkezelő Kht.	345	5,3%	369	3,8%	2532	2,1%	26091	1,9%
Pest Megyei Állami Közútkezelő Kht.	454	7,0%	621	6,4%	6482	5,4%	74413	5,4%
Somogy Megyei Állami Közútkezelő Kht.	332	5,1%	399	4,1%	3654	3,0%	42625	3,1%
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő Kht.	175	2,7%	339	3,5%	5415	4,5%	53697	3,9%
Tolna Megyei Állami Közútkezelő Kht.	276	4,2%	349	3,6%	3392	2,8%	32274	2,4%
Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht.	402	6,2%	560	5,8%	5854	4,9%	59477	4,3%
Veszprém Megyei Állami Közútkezelő Kht.	447	6,9%	522	5,4%	3930	3,3%	41965	3,1%
Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht.	438	6,7%	557	5,7%	5558	4,6%	52516	3,8%
Összesen	6525	100,0%	9733	100,0%	120075	100,0%	1370183	100,0%

Súlykorlátozás összesen 392 hídon (6 %) van kitáblázva, 136 hídon 32 tonnás súlykorlátozás, 256 hídon pedig 20 tonnás és ennél szigorúbb korlátozás van érvényben.

Hidak teherbírása [db]

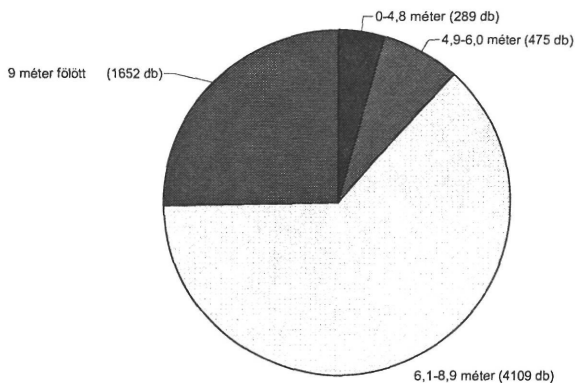
(összesen 6525 db)



A hidak kocspályáinak szélességét tekintve viszonylag kedvező képet láthatunk.

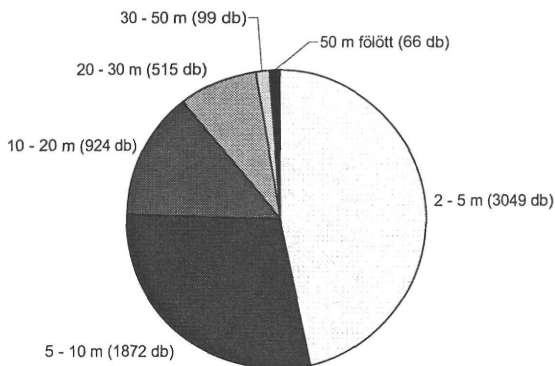
Kocspálya szélessége [db]

(összesen 6525 db)

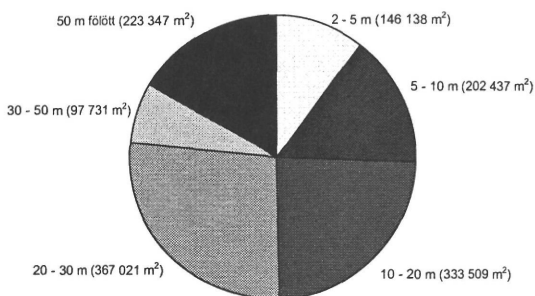


A hidak legnagyobb nyílás szerinti statisztikai rendezése a szokásos eredményt adja. Kevés nagynyílású híd adja a hídfelület jelentős százalékát. Az egyes tartományok értékpárjait az alábbi két diagramm szemlélteti.

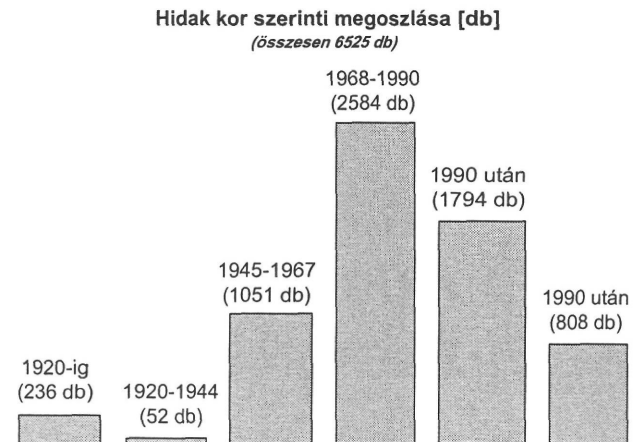
Hidak legnagyobb nyílásméret szerinti megoszlása [db]
(összesen 6525 db)



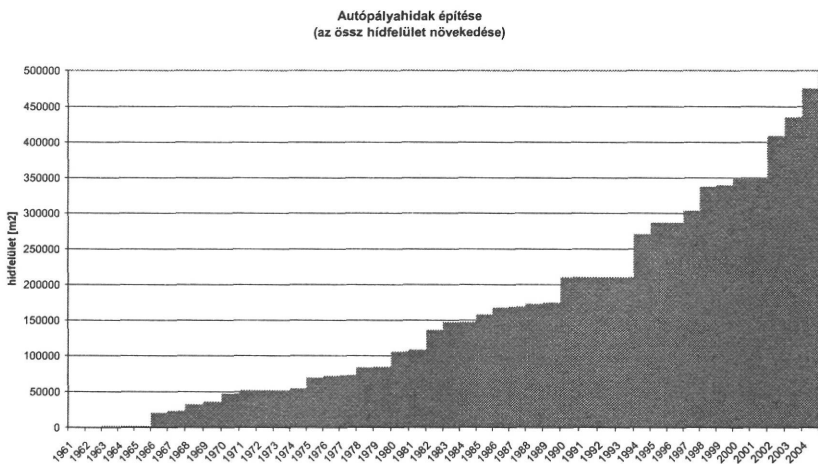
Hidak felületének legnagyobb nyílás szerinti megoszlása [m²]
(összesen 1 370 183 m²)



A hidak kor szerinti megoszlása a háború pusztításának nyomát tükrözi.



Az alábbi összegző diagram az autópályákhoz tartozó hídállomány felületének növekedését tükrözi. Az intenzív gyorsforgalmi úthálózat bővítés eredményeként ma már az országos közutakon található hidak 13 %-a az autópályákhoz kötődik, de ezek a hidak adják az országos hídfelület 35 %-át, azaz több, mint harmadát!



Hidak 30 méternél nagyobb szabad nyílással

Út-szám	Szelvény	Törzs-szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídsterkezet hossza [cm]	Kocsiút szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbírása	Hídépítés éve
M0	15 + 093	170	Hárosi Duna-híd	9	106,5	770,5	17,5	16949	A /1986	1990
M0	21 + 730	172	Soroksári-Dunaág-híd	17	73,4	498,9	17,5	10830	A /1986	1990
M0	2 + 803	191	Dulácska völgyhíd	5	33,9	181,8	22,3	4383	A /1986	1994
M0 fölött		778	M0 fölötti dűlőúti híd	3	35,1	71,4	7,0	771	A /1986	1994
M0 fölött		779	M0 fölötti gyalogoshíd	3	37,2	66,9	0,0	181	G /1986	1994
M1	168 + 376	2547/1	Bányató-híd	10	30,3	303,2	12,5	4182	A /1967	1982
M1	168 + 376	2547/2	Bányató-híd	10	30,3	304,0	12,0	4164	A /1986	1982
M1	124 + 390	186/1	Rába-híd	9	63,4	354,6	12,0	4681	A /1986	1994
M1	124 + 390	186/2	Rába-híd	9	63,4	354,6	12,0	4681	A /1986	1994
M1	129 + 470	224/1	Rábca-híd	7	32,8	93,6	13,8	1404	A /1986	1995
M1	129 + 470	224/2	Rábca-híd	7	32,8	93,6	14,3	1452	A /1986	1995
M3	54 + 560	23/1	Hatvani 21. sz. főút fölötti csomóponti híd	5	30,1	117,4	14,5	1820	A /1967	1983
M3	54 + 560	23/2	Hatvani 21. sz. főút fölötti csomóponti híd	5	30,1	117,4	14,5	1820	A /1967	1983
M3	55 + 190	138/1	MÁV Hatvan-Salgótarján vasút fölötti híd	1	30,0	32,2	12,5	435	A /1967	1983
M3	55 + 191	138/2	MÁV Hatvan-Salgótarján vasút fölötti híd	1	30,0	32,2	14,5	499	A /1967	1983
M3	167 + 781	261/1	Oszlári Tisza-híd	9	99,5	403,6	10,5	4988	A /1986	2002
M3	167 + 781	261/2	Oszlári Tisza-híd	9	99,5	403,6	10,5	4986	A /1986	2002
M3	168 + 304	262/1	2. sz. Tisza-ártéri-híd	1	30,0	31,8	12,5	461	A /1986	2002
M3	168 + 304	262/2	2. sz. Tisza-ártéri-híd	1	30,0	31,8	12,5	461	A /1986	2002
M3	168 + 685	263/1	3. sz. Tisza-ártéri-híd	1	30,0	31,8	14,3	520	A /1986	2002
M3	168 + 685	263/2	3. sz. Tisza-ártéri-híd	1	30,0	31,8	12,6	467	A /1986	2002
M3	169 + 888	266/1	Király-ér-híd	2	30,2	55,0	14,4	906	A /1986	2002
M3	169 + 888	266/2	Király-ér-híd	2	30,2	55,0	12,8	854	A /1986	2002

Út- szám	Szelvény	Törzs- szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídszervezet hossza [cm]	Kocsiút szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbírása	Hídépítés éve
M30	28 + 109	284/1	Sajó-híd	3	46,8	118,9	11,0	1443	A /1986	2004
M30	28 + 109	284/2	Sajó-híd	3	46,8	118,9	11,0	1443	A /1986	2004
M30	28 + 882	286/1	Miskolci 3. sz. főúti körforgalom fölötti híd	4	43,8	161,0	11,0	2068	A /1986	2004
M30	28 + 882	286/2	Miskolci 3. sz. főúti körforgalom fölötti híd	4	43,8	161,0	11,0	2068	A /1986	2004
M7	fölött	752	M7 fölötti törökbálinti gyalogoshíd	3	36,5	58,2	0,0	210	G /1956	1966
M7	16 + 944	755	M7 fölötti érdi Szövő utcai híd	3	35,5	75,5	7,0	786	B /1956	1966
M7	104 + 855	110/1	Sió-csatorna-híd	3	36,6	72,0	14,3	1108	A /1986	2002
M7	104 + 858	110/2	Sió-csatorna-híd	3	36,6	71,6	12,5	1008	A /1967	1971
M7 fölött		754	M7 fölötti érdi Tetőfedő utcai gyalogoshíd	2	32,7	69,0		242	G /1986	1966
M70	0 + 930	289/2	M7 fölötti Korongi híd	2	54,2	119,0	12,6	1958	A /1986	2004
M9	15 + 160	274	Szekszárdi "Szent László" Duna-híd	11	115,8	920,0	10,0	12896	A /1986	2003
1	122 + 958	1026	Győri Iparcsatorna-híd	3	36,5	76,3	11,0	916	A /1967	1968
1	125 + 237	1029	Győri "Bisinger" teherpályaudvar feletti híd	8	30,2	216,4	14,1	3302	A /1967	1969
1	127 + 368	1030	Győri "Béke" Rába-híd	3	63,2	182,4	11,0	2393	A /1967	1969
2	39 + 065	1040	Váci vasút feletti híd (Budapest- Szob vv.)	3	34,0	72,8	9,0	824	A /1956	1965
3	187 + 032	1109	Miskolci Sajó-híd	3	30,0	76,0	14,0	1315	A /1967	1968
4	99 + 428	2592	Szolnoki "Szent István" Tisza- híd	15	116,0	675,6	8,5	8175	A /1986	1992
4	102 + 176	2601	Szolnok-Alcsi Holt-Tisza-híd	4	56,2	157,7	8,5	1908	A /1986	1995
4	199 + 526	1158	22. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	47,3	49,0	7,5	502	A /1967	1957
4	270 + 051	1164	Nyíregyházi Bp.-Nyíregyháza vasút fölötti híd	3	32,0	89,8	11,0	1078	A /1967	1974
4	341 + 850	1175	Záhonyi Tisza-híd	3	62,0	194,0	7,0	1629	B /1986	1962
6	158 + 456	1233	Bonyhádi vasút feletti híd	1	31,2	33,4	7,0	294	IA/1950	1952
6	172 + 380	1244	Mecsek-nádasd utáni Varasdi - völgyhíd	10	94,1	169,8	7,8	1494	IA/1950	1953
6	262 + 276	1293	Bacsi Dráva-határhíd	4	67,6	281,5	7,5	3039	A /1956	1969
6	139 + 704	1220/1	Szekszárdi új Sió-csatorna-híd	3	36,6	79,6	9,1	804	A /1979	1985
6	139 + 704	1220/2	Szekszárdi régi Sió-híd	3	36,5	78,8	8,6	757	B /1986	1952

Út- szám	Szelvény	Törzs- szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídszervezet hossza [cm]	Kocsipálya szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbírása	Hídépítés éve
7	233 + 468	1327	Letenyei Mura-híd	3	45,0	140,0	7,1	1176	A / 1956	1961
7	55 + 425	1524	Dinnyési (Budapest- Székesfehérvár) vasút feletti híd	3	30,0	71,0	10,3	800	A / 1986	1987
7	112 + 768	2523	Siófoki Sió-híd	1	44,4	46,5	15,0	972	A / 1979	1981
8	149 + 957	1380	Rábahídvégi Rába-híd	1	60,0	61,6	8,1	690	A / 1986	1948
13	0 + 000	1604	Komáromi "Erzsébet" Duna- híd	4	100,0	410,8	5,6	4560	IA/1950	1981
13	0 + 250	1605	Komáromi vasút feletti híd	1	48,4	50,1	7,0	646	A / 1956	1963
14	0 + 487	1615	Győri "Széchenyi" Mosoni-Duna- híd	18	84,0	527,2	14,0	9601	A / 1979	1979
14	12 + 540	1621	Vámosszabadi Duna-híd	3	129,5	362,4	7,5	4537	A / 1986	1992
25	15 + 941	1690	Egri Kisvölgy út feletti híd	4	30,6	117,7	14,0	2154	A / 1967	1979
26	30 + 413	1737	Vadnai Hosszúrúvi "Mátyás király" Sajó-híd	3	42,9	88,9	11,0	1085	A / 1986	2003
32	74 + 294	1141	Szolnoki Kolozsvári úti vasút feletti híd	11	31,4	192,8	14,0	3625	A / 1967	1973
32	72 + 474	1792	Szolnoki Rékasi úti vasútáll. feletti híd	6	31,4	174,5	8,0	2164	A / 1986	1970
33	32 + 934	1800	Tiszafüredi Tisza-híd	5	67,0	271,0	7,0	2459	A / 1956	1966
33	86 + 400	1805	18. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	59,0	62,0	7,0	595	IA/1950	1956
35	20 + 824	1814	Tiszaújvárosi Hűtővíz-csatorna- híd	3	36,2	98,3	11,0	1180	A / 1967	1974
35	21 + 294	1815	Tiszaújvárosi "Vásárhelyi Pál" Tisza-híd	4	103,0	280,2	8,5	2718	A / 1986	1989
35	51 + 877	1822	11. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	56,8	61,4	7,0	608	IA/1950	1956
36	21 + 614	1826	Tiszavasvári 4. sz. "Szent Mihály" KFCS-híd	1	56,8	59,6	7,0	590	IA/1950	1954
38	9 + 281	1876	Tokaji "Erzsébet királyné" Tisza-híd	3	104,7	211,0	6,8	2172	A / 1956	1959
41	53 + 474	1484	Vásárosnaményi "II. Rákóczi Ferenc" Tisza-híd	7	99,8	213,3	6,0	2077	B / 1986	1949
42	28 + 960	1496	28. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	48,6	51,4	7,5	529	A / 1956	1960
42	41 + 548	1501	Berettyó-híd	3	48,7	115,5	11,0	1404	A / 1986	1990
43	2 + 125	1504	Szegedi "Bertalan Lajos" Tisza- híd	19	141,0	758,4	15,0	15479	A / 1967	1979
43	28 + 705	1508	Makói I. Maros-ártéri-híd	4	32,0	72,0	11,0	864	A / 1967	1974
43	28 + 900	1509	Makói Maros-híd	3	54,5	112,6	11,0	1503	A / 1967	1974
44	32 + 126	1891	Tiszaugi Tisza-híd	4	100,0	311,6	8,5	3770	A / 1986	2001

Út- szám	Szelvény	Törzs- szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídszekerezet hossza [cm]	Kocsipálya szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbrása	Hídepítés éve
44	50 + 361	1893	Kunszentmártoni Hármaskörös-híd	6	70,0	222,0	11,0	2664	A /1967	1975
44	129 + 045	2573/2	Veszei 2. Élővíz-csatorna-híd	1	30,0	31,8	11,0	391	A /1986	1989
46	26 + 891	1906	Mezőtúri Hortobágy-Berettyó-híd	1	30,2	34,0	7,5	313	A /1956	1965
46	41 + 235	1909	Endrődi Hármaskörös-híd	10	48,0	214,8	6,5	1793	B /1979	1968
46	1 + 085	2555	Törökszentmiklósi vasút feletti híd	3	30,2	74,0	9,5	1191	A /1979	1984
47	38 + 105	1916	Berettyószentmártoni Berettyó-híd	3	32,9	80,9	7,4	947	A /1967	1967
47	79 + 445	1918	Szeghalmi Berettyó-híd	1	65,0	68,3	7,0	748	B /1986	1949
47	91 + 796	1920	Körösladányi Sebes-Körös-híd	3	69,8	147,0	9,0	1786	A /1986	1979
47	101 + 163	1922	Köröstarcsai Kettős-Körös-híd	4	70,0	172,1	11,2	2100	A /1986	1977
47	211 + 044	1929	Algyői Tisza-híd	13	99,0	468,8	8,5	5880	A /1967	1974
47	1 + 158/1	1910/1	Homokkerti vasút feletti régi híd	8	46,2	174,8	8,4	2067	A /1967	1973
47	1 + 158 / 2	1910/2	Homokkerti vasút feletti új híd	8	30,6	172,8	8,5	2089	A /1986	1998
49	22 + 015	1935	Kocsordi Kraszna-híd	1	49,0	51,2	7,0	502	IA/1950	1954
49	50 + 071	1940	Csengeri Szamos-híd	12	58,5	344,1	11,0	4198	A /1967	1977
52	58 + 637	1966	Solti Kis-Duna-híd	1	79,0	82,2	7,0	869	B /1986	1951
52	60 + 129	1967	Dunaföldvári "Beszédes József" Duna-híd	5	132,9	509,2	7,0	6828	A /1986	2000
52	60 + 640	2757	Dunaföldvári Duna utca feletti híd	1	35,0	36,2	8,0	471	A /1986	2004
55	103 + 692/1	1984	Bajai "Türr István" Duna-híd	7	100,0	570,0	4,3	7524	A /1986	1951
58	33 + 278	2031	Drávaszabolcsi Dráva-határhíd	3	103,7	316,5	7,5	3323	A /1967	1974
61	33 + 230	2036	Simontornyai Sió-híd	3	55,5	105,5	9,0	1087	A /1967	1968
67	38 + 803	2155	Kaposvári "Donner" vasút feletti híd	5	30,0	135,1	15,1	2702	A /1986	1988
74	49 + 246	2671	Zalaegerszeg elkerülő úti Zala-híd	3	30,0	64,8	11,0	778	A /1986	2001
75	9 + 773	2260	Zalaapáti Zala-híd	1	44,2	47,0	7,0	479	A /1956	1959
84	62 + 711	2727	Sárvári "II. Nádasdy Ferenc" Rába-híd	3	74,8	129,0	11,1	1926	A /1986	2004
84	63 + 102	2728	Sárvári Celldömölk-Szombathely vasút feletti híd	3	31,6	93,0	11,1	1135	A /1986	2004
86	49 + 092	2438	Körmendi Csömöc-patak-híd	4	30,2	126,1	11,0	1513	A /1979	1979

Út- szám	Szelvény	Törzs- szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídszeket hossza [cm]	Kocsipálya szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbírása	Hídépítés éve
86	50 + 683	2439	Körömdi Rába-híd	3	30,0	94,3	11,0	1132	A /1979	1980
86	185 + 270	2459	Mosonmagyaróvári vasút feletti híd	3	47,1	50,0	7,0	490	A /1956	1966
87	3 + 848	2466	Rumi Rába-híd	3	31,0	74,0	11,2	902	A /1979	1981
89	6 + 623	2736	Toronyi Nyeste-patak-híd	1	30,0	32,0	11,0	387	A /1986	2004
201	47 + 565	245	Vác utáni 12 sz. út feletti híd	1	30,0	32,0	14,0	480	A /1986	1997
201 fölött		210	Vác utáni gyalogos híd (Szödliget)	6	30,1	95,4		228	G /1986	1997
302	2 + 598	6192	Emödi vasút feletti híd	3	30,4	83,4	11,0	1012	A /1986	2002
311	33 + 084	2500	Ceglédi (Bp-Cegléd vv.) vasút feletti híd	4	31,4	93,9	8,0	1099	A /1967	1969
451	30 + 625	2505	Csongrádi Tisza-híd	14	90,0	495,2	9,0	6140	A /1967	1981
491	5 + 010	2509	Tunyogmatolcsi Szamos-híd	10	58,5	303,4	11,0	3701	A /1979	1982
821	2 + 508	2570	Győri 821-es úti vasút feletti híd	6	30,0	165,0	15,1	2826	A /1986	1989
821	2 + 753	2571	Győri 821-es úti 1.sz. főút feletti híd	1	30,0	32,1	8,1	325	A /1986	1989
1114	0 + 326	3053	Tahitótfalui Kis-Duna-híd	3	78,0	201,6	8,5	2238	A /1967	1978
1401	34 + 846	3129	Halászi Mosoni-Duna-híd	1	43,6	46,0	3,4	433	B /1986	1992
1406	1 + 213	3138	Máriakálnoki Mosoni-Duna-híd	1	54,8	57,9	4,8	390	B /1986	1993
2204	0 + 802	3298	Balassagyarmati Ipoly-határhíd	3	34,0	97,9	8,0	1083	A /1956	1967
3209	26 + 540	3793	Kiskőrei Tisza-híd	39	64,0	587,3	3,5	3485	IA/1950	1976
3225	2 + 096	1144	Szonok városi Tisza-híd	3	76,7	189,7	8,0	2656	A /1956	1963
3316	26 + 372	3856	16. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	49,2	52,0	6,5	489	C /1956	1955
3321	4 + 010	3860	17. sz. "Szőlősi" Keleti- Főcsatorna-híd	1	46,4	49,3	7,0	473	IA/1950	1954
3323	3 + 191	3857	14. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	56,8	61,4	6,9	614	IA/1950	1955
3406	13 + 206	3871	21. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	46,5	49,3	7,0	478	B /1956	1957
3501	19 + 225	3876	7. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	58,9	62,2	7,0	597	IA/1950	1955
3508	12 + 758	7373	8. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	48,7	51,4	6,0	442	II/1950	1955
3604	0 + 720	3881	Miskolci Vörösmathy utcai vasút feletti híd	1	30,0	31,4	7,5	323	A /1986	1987
3605	9 + 618	3895	Gesztelyi 2. Hernád-híd	3	44,9	87,2	6,5	853	B /1986	2004

Út-szám	Szelvény	Törzs-szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídzerkezet hossza [cm]	Kocsiút szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbírása	Hídepítés éve
3606	9 + 775	3904	Sajóvári Sajó-híd	3	31,2	85,0	6,5	714	H/1910	1949
3609	4 + 676	3909	Böcsi Hernád-híd	3	32,2	79,1	6,5	664	B/1986	1949
3612	23 + 717	3918	Tiszaújlaki 2. sz. "Bocskai" KFCS-híd	1	56,7	59,5	6,5	559	IA/1950	1954
3621	33 + 330	3931	Taktaharkányi Takta-híd	1	30,0	31,8	7,0	289	B/1956	1961
3631	13 + 147	3935	Tiszavasvári 3. sz. Keleti-főcsatorna-híd	1	47,0	51,0	7,0	495	B/1956	1957
3705	4 + 847	3964	Gibárti Hernád-híd	1	62,2	64,8	6,5	581	B/1986	1949
3807	6 + 379	4102	Alsóberecki Bodrog-híd	3	70,0	113,4	7,0	1157	A/1956	1967
3814	2 + 026	4098	Sárospataki Bodrog-híd	3	39,8	95,4	7,0	935	B/1956	1959
3814	36 + 625	6131	Cigándi "II. Rákóczi Ferenc" Tisza-híd	10	103,0	534,9	6,5	5241	A/1986	1994
4108	0 + 319	6113	Kisvárdai Nyíregyháza-Záhony vasút fölötti híd	3	30,0	83,6	9,5	1066	A/1986	1990
4127	16 + 246	4147	Kisari Tisza-híd	13	50,5	345,2	6,5	3510	B/1967	1969
4129	14 + 803	4159	Tiszakóródi Túr-csatorna-híd	1	33,0	34,7	5,5	260	H/1910	1950
4219	60 + 667	4208	Remetesi Fekete-Körös-híd	3	41,9	101,6	3,8	671	C/1986	1912
4219	64 + 931	4209	Gyulai Fehér-Körös-híd	5	40,4	84,7	4,8	559	C/1986	1913
4223	8 + 362	4213	"Rosenberg Izso" Sebes-Körös-híd	5	30,0	96,7	4,8	619	H/1910	1966
4224	0 + 324	4217	Bakonszegi "Nadányi" Berettyó-híd	2	40,4	84,8	7,0	785	A/1986	1999
4225	9 + 883	6108	Csiffi Berettyó-híd	3	35,3	72,5	6,5	573	B/1956	1969
4232	18 + 688	4221	Gyomai Hármaskörös-híd	6	48,0	215,2	5,0	1429	B/1986	1971
4234	3 + 169	4223	Szeghalmi Foki Sebes-Körös-híd	5	30,0	96,7	3,8	540	B/1986	1910
4234	38 + 258	4227	Dobozi Kettős-Körös-híd	5	83,8	234,4	10,2	2625	A/1986	1982
4237	14 + 023	4228	Mezőberényi Kettős-Körös-híd	3	58,0	172,0	4,5	1170	12/1993	1904
4238	8 + 602	4229	Békési Kettős-Körös-híd	5	75,8	213,5	10,1	2541	A/1986	1985
4627	2 + 078	4315	Öcsödi Hármaskörös-híd	4	70,0	216,2	4,8	1665	I/1950	1951
4802	9 + 008	4319	25. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	48,6	51,4	7,0	499	B/1956	1962
4803	4 + 468	4321	27. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	45,9	48,7	7,0	472	B/1956	1961
4805	22 + 982	4326	26. sz. Keleti-Főcsatorna-híd	1	45,9	48,7	7,0	472	B/1956	1958

Út- szám	Szelvény	Törzs- szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídszervezet hossza [cm]	Kocsipálya szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbírása	Hídepítés éve
5101	39 + 795	4356	Ráckevei "Árpád" Kis-Duna-híd	1	65,1	68,2	7,0	784	B /1986	1949
5112	24 + 457	4367	Szekszárd-palánki Sió-híd	1	49,7	51,8	4,8	352	16/1993	1993
5151	3 + 890	7481	Hercegszántói Ferenc-csatorna- híd	1	30,0	31,9	7,5	332	B /1967	1980
5701	16 + 865	4513	Mároki vasút feletti híd	1	30,0	31,6	9,0	316	A /1979	1984
6232	20 + 398	4641	Sárszentlőrinci Sió-híd	1	34,6	37,2	4,8	246	H /1910	1933
6233	21 + 540	4647	Kölesdi Sió-híd	3	36,0	61,0	6,5	494	H /1910	1949
6311	3 + 785	7574	Pálfa Sió-híd	1	32,0	33,5	7,0	268	C /1986	1957
6316	3 + 714	4694	Medinai Sió-híd	1	34,3	35,7	4,5	238	B /1986	1893
6317	41 + 337	7558	Simontornyai Sió-híd	1	35,1	37,0	8,0	503	16/1993	1953
6318	0 + 400	4635	Keszőhidegkúti Kapos-híd	3	30,0	49,6	6,5	380	B /1967	1969
6319	4 + 912	7580	Kajdacs Sió-híd	1	35,0	36,4	4,8	240	H /1910	1910
6402	12 + 027	4705	Mezőkomáromi Sió-híd	5	32,5	57,3	4,8	413	B /1956	1963
6403	0 + 540	4707	Siójutai Sió-híd	3	32,5	56,8	7,0	511	B /1956	1962
6407	10 + 583	4710	Ozori Sió-híd	1	32,0	33,5	4,8	248	B /1956	1964
6831	12 + 825	5003	Balatonhidvégi Zala-híd	1	40,7	43,0	6,5	400	B /1986	1949
7445	0 + 447	5302	Molnasszécsői Rába-híd	3	30,2	70,3	7,0	584	A /1956	1965
8155	0 + 130	5613	Kecskédi Általér-híd	1	36,0	38,0	7,0	380	B /1956	1965
8408	12 + 790	5798	Marcaltó utáni Rába-híd	3	70,1	120,1	6,5	1084	H /1910	1947
8408	13 + 126	5799	Szanyi Rába-ártéri-híd	4	30,5	115,2	8,0	1082	A /1967	1967
8417	28 + 248	5821	Györsövényházi Rábca-híd	1	33,2	34,6	7,0	311	A /1967	1972
8419	8 + 188	5826	Árpási Rába-híd	6	30,2	140,8	7,5	1253	A /1967	1971
8421	5 + 169	5829	Rábaszentmiklósi Marcal-híd	1	30,0	32,2	7,0	270	B /1956	1962
8426	5 + 587	5834	Vági Rába-híd	1	59,9	62,0	4,8	435	H /1910	1949
8441	4 + 061	5849	Ikervári Rába-műcsatorna-híd	1	32,5	33,4	7,5	294	A /1967	1974
8452	13 + 906	5870	Ostffyasszonyfai Rába-híd	5	61,5	140,1	7,0	1448	A /1956	1966
11326	0 + 000	8095	Esztergomi " Mária-Valéria" Duna-híd	6	119,0	514,0	6,0	6374	B /1986	2001

Út- szám	Szelvény	Törzs- szám	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Hídszervezet hossza [cm]	Kocsipálya szélessége [cm]	Híd felülete [m ²]	Híd teherbírása	Hídépítés éve
11326	1 + 534	8099	Esztergomi "Árok utcai" Kis-Duna-híd	1	45,5	48,0	8,0	581	A /1986	2002
11347	0 + 223	9002	Esztergomi "Bottyán János" Kis-Duna-híd	7	40,5	67,8	7,0	810	A /1986	1964
12111	0 + 683	7050	Letkési Ipoly-ág-híd	1	59,9	61,7	4,8	420	IA/1950	1952
12111	0 + 850	8092	Letkési Ipoly-határhíd	2	46,0	94,0	4,8	640	I /1950	1952
34111	4 + 703	7371	Mihályhalmi Hortobágy-híd	1	30,0	31,6	7,0	262	A /1986	1988
41114	0 + 224/1	2621/1	Záhonyi jobb pálya Tisza-híd	3	65,0	193,4	4,0	1151	A /1986	1996
41114	0 + 224/2	2621/2	Záhonyi bal pálya Tisza-híd	3	65,0	193,4	4,0	1151	A /1986	1996
42146	0 + 154	7444	Gyulavári Fehér-Körös-híd	2	43,5	91,5	5,0	915	B /1986	1902
51104	0 + 461	7469	Szigethalomi "Taksony vezér" Kis-Duna-híd	1	50,0	52,5	7,5	677	A /1986	1998
51147	2 + 466	7480	Dávodi Ferenc-csatorna-híd	1	30,0	31,8	7,5	331	B /1967	1980
63123	1 + 082	7583	Sióagárdi Sió-híd	1	34,5	35,5	4,5	252	H /1910	1894
70401	0 + 913	9131	M7 Auchan áruházi gyűjtő-closztó pálya fölötti híd	1	34,9	40,0	10,0	440	A /1986	1998
84150	1 + 842	2390	Sárvári 2. Rába-híd	1	62,0	65,3	8,2	731	A /1986	1948
Összesen:			195 db 30 m szabad nyílás fölötti híd (a teljes állomány 3%-a)	764 nyílás (8%)		27815 m (23%)		341069 m ² (25%)		

Dr. Tóth Ernő*: Rövid hírázó hírázó 1994-2004

Az elmúlt években minden év végén az esztendő hírázó eseményeiről, eredményeiről és főbb adatról rövid, csupán két oldalas összefoglaló készült, amely elsősorban az év végi Hírázótalálkozóán került kiosztásra. A „karácsonyi” találkozóán szép létszámmal évről-évre találkoznak a központi (minisztériumi – UKIG – ÁKMI) Hírázótalálkozó jelenlegi és egykori dolgozói.

Az éves visszatekintések elsősorban a Hírázótalálkozó nézőpontjából adnak összegzést, azonban sok hasznos, érdekes adat megtalálható bennük. Az alábbiakban ezeket adjuk közre – lényegi változtatás nélkül – mintegy áttekintésül a hírázó szakma elmúlt tíz évről.

1994

Ebben az évben elhunyt dr. Illéssy József, nem sokkal azután, hogy sikeresen megvédte kandidátusi disszertációját. Emlékét megőrizük.

Kolozsi Gyula a KHVM Közúti Főosztályán betöltött hírázó szakági főmérnöki beosztását felcserélte az UTIBER-nél, az Ámon Tibor halálával megüresedett beruházási főmérnöki munkakörrel. Helyét a Közúti főosztályon nem töltötték be.

Sárospatakon, június 8-10-én volt a 35. Hírázó mérnöki konferencia, melyen minden eddiginél többen vettek részt. Főbb témák: a hírázó rehabilitáció, a korrózióvédelem tapasztalatai, vállalkozók bemutatkozása és egyéb kérdések voltak. A helyszíni bemutatón a cigándi Tisza-híd építésével ismerkedtek meg a résztvevők. Szép hagyományként a szervező-házigazda Miskolci Közúti Igazgatóság elkészítette és a megjelent kollégáknak átadta a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei hírázó történetét összefoglaló színes kiadványt. Igen értékes ajándékot adott a résztvevőknek a Concretin: a Németh István által összeállított magyar-német és német-magyar szakmai szótárt.

Több tanulmányúton, konferencián is részt vehettek ez évben a hírázó szakemberek: FIP Kongresszus, tanulmányút Dániában és az USA-ban, hírázó fenntartási konferenciák Ausztriában, Lengyelországban, Litvániában. A szokásos autóbúszos külföldi tapasztalatcsere helyszíne pedig Szlovákia volt.

* nyug. hírázótalálkozó vezető, UKIG 1024 Budapest Fényes Elek utca 7-13.

Kiemelkedően jók voltak anyagi lehetőségeink, a hídérték közel 1,5 %-a jutott a hidak fenntartására, felújítására.

Az M0 és M1 autópályák ez évben elkészült szakaszain egy közúti igazgatóság hídállományát elérő mennyiségű híd épült. Külön is említésre méltó, hogy hosszú évek után először, zömében monolit hidak épültek, remélhetően ez jó irányú választékbővítést jelent.

Elkészült másféléves munkával a cigándi Tisza-híd, mégpedig a Mihailich professzor tervezte polgári Tisza-híd felhasználásával. A 106 m hosszú rácsos szerkezetek úsztatása a Tiszán a tokaji híd alatt és a tiszalöki duzzasztón át jelentős szakmai teljesítmény volt.

Feltétlenül említésre méltó az orosházi Szőlő körüti felüljáró, amely szakaszos előretolós technológiával, a teljes hídfelület színezésével, zaj védelmet is szolgáló üvegkorláttal készült.

A hidak állapotjavítását szolgálta mintegy 1,3 mdFt értékű hídfenntartási munka. Ennek keretében 34 hídnál jelentősebb híd-rehabilitáció történt a Világbank és az EIB hiteltámogatásával. Az 1993-ról áthúzódó munkák mellett említésre méltó a váci felüljáró, a csengeri Szamos-híd, a pécsi 58. sz. úti és a szegedi Izabella felüljáró felújítása. Elgondolkoztató, hogy nem túl idős nagyobb hidak felújítása esetenként eléri, sőt meghaladja a 100 millió forintot. Határhidak nagyobb javítása 1994-ben nem történt meg, a záhonyi Tisza-híd felújítása azonban 1995-ben nem kis problémát okozva aktuális. A közös közúti-vasúti hidak közül a bajai Duna-híd pályaszerkezet-cseréje lesz a következő évek egyik nagy feladata.

Elkészült egy út-, hídfenntartási stratégia, mely addig is, míg nem lesz működőképes, fejlett hídgazdálkodási rendszerünk, megalapozza igényeinket, bemutatja a fenntartási munka hatékonyságát.

Pályázatot írtunk ki a Hídgazdálkodási Rendszer (HGR) kidolgozására. Sajnos annak ellenére, hogy kellő számú pályázó volt, eredménytelennek kellett minősíteni a pályázatot.

A Hídszabályzat Bizottság ez évben folytatta munkáját: figyelemmel kísérte a tervezések, jóváhagyások tapasztalatait, szabványok ki- és átdolgozását kezdeményezte (pl. saruk, dilatációk, hídvizsgálat-hídnyilvántartás, roncsolásmentes betonvizsgálat, ortotróp pályalemez hidak szigetelése). Mivel alapvetően megváltozott a szabványosítás egész rendszere, célul tűztük ki, hogy az eddigi különálló szabványokból, azok részbeni átdolgozásával, újra Hídszabályzatot készítünk.

A már említett Borsod-Abaúj-Zemplén megyei hidak történetének megírása mellett Győrben tovább folyt több híd, így a 100 éve épített

különleges Rába-hidak történetének kutatása. A közeljövőben kiadványt is megjelentetünk. Elkezdődött a Békés és Pest megyei hidak történetének írása is. Ezúton is kérek minden kollégát, hogy segítse ezt a munkát.

Jelentős eredménynek tartom, hogy Kaposváron az elbontott donneri felüljáró elbontott elemeiből emléket állítottak, a szabadszállási alumíniumhíd pedig végre bekerült a Kiskörösi Közúti Szakgyűjteménybe. A műemlék hidakkal ez évben komoly gondjaink voltak Heves megyében, az itteni tapasztalatokat figyelembe kell venni.

A 4. sz. úton – minden eddiginél pontosabb számítással alátámasztva – mód volt a Hajdúszoboszlónál többször megsérült Keleti-főcsatorna-híd alsó keresztköteéseinek eltávolítására. Az útvonalengedélyezés miatt fontos ez.

Fontos kutatások folytak és folynak: így a szigetelések műszeres vizsgálatának fejlesztése, régi acélszerkezetek fáradásának mérése, hídhibakatalógusok kiadása, az útvonalengedélyezés számítógépes módszerének fejlesztése.

1995

Súlyos veszteség érte a hírázó társadalmat: elhunyt Apáthy Árpád, László Mózes és Zsámboki Gábor. Nekrológok jelentek meg, az UKIG-nál kis műszaki kiállítás mutatja be Apáthy Árpád életének néhány epizódját. Emléküket megőrizük.

Ezúton is kérem a kollégákat, hogy akik még nem tették meg, küldjék el részemre szakmai életrajzukat.

Ez évben Gyulán volt a 36. Hídmérnöki konferencia. Főbb témák: hídrehabilitációk versenyeztetése, értékes boltozott hidak védelme, híresztétika, vállalkozók bemutatása. A helyszíni bemutató Gyomán, a Holt-Körös hídjának és Szeghalmon, a Sebes-Körös hídjának felújítása volt. Elkészült a konferenciára a Békés megyei hidak történetét bemutató könyv.

Több tanulmányúton, konferencián vettek részt ez évben is a hírázó szakemberek. A szokásos autóbuzsós külföldi tapasztalatcsere ez évben Ausztriában volt, ahol osztrák kollégák kalauzolásával érdekes, nagy hídepítések tekintettek meg a résztvevők.

A hídgazdálkodási program kidolgozásával kapcsolatban az amerikai PONTIS program adaptálása folyik. Ez évben három Egyesült Államokbeli szakembert fogadtunk, akik véleményezték eddigi munkánkat és válaszoltak kérdéseinkre. Módunk volt egy konferenciá-

hoz csatlakozva Kaliforniában tanulmányozni a PONTIS-alkalmazások egyes részkérdéseit.

Több fontos tárgyalást folytattunk az esztergomi Duna- és a záhonyi Tisza-híddal kapcsolatban.

Több mint 50 évi eredménytelenség után sikerült megegyezni – még ha részletkérdésekben van is vita – az esztergomi Duna-híd lényegében eredeti alakban való újjáépítésében. A híd elkészültének 100. évfordulója alkalmából ünnepi megemlékezés volt Esztergomban, és ezen a napon – szeptember 28-án – adta be a két miniszter a közös PHARE segélykérelmet Brüsszelben.

A záhonyi Tisza-híd rengeteget szerepelt a sajtóban, sőt a politikai életben is. A határállomáson fennálló kedvezőtlen állapotokat a híd rovására írták. Ezért is kedvezőnek mondható az a megoldás, mely szerint a jelenlegi híd mellé, a meglévő kiszélesített pillérekre új, nagyteherbírási hídrészek épülnek, ezek elkészülte után a meglévő híd felújítása történik meg. A munka elkészülte után a kamionforgalom az új hídrészekben haladhat, így meggyorsulhat a személygépkocsik áthaladása és elkerülhető a jelenlegi híd túlterhelése, eddig ugyanis „kamionparkolóként” működött a híd.

Az M1 autópályán – hazánkban az első koncessziós szakaszon – számos jelentős műtárgy épült, s bár nem az országos közúthálózat része, szólni kell a lágymányosi Duna-híd elkészültéről, melyről a Közlekedéépítés- és Mélyépítéstudományi Szemlében részletes ismertetés jelent meg.

Több híd épült a 4. főutat az M5 autópályával összekötő 405. számú főúton és a 2. sz. főút Vácot elkerülő szakaszán.

Hídjaink állapotjavítását szolgálta a világbanki és EIB hitellel támogatott hídrehabilitációs program, melynek keretében több jelentős munka kezdődött el, illetve fejeződött be, így Győrben a 14. sz. főút Duna-hídján, Szolnokon az ártéri Tisza-hídon, Sárváron és Rábahídvégen a Rába-hidakon. Említésre méltó, hogy megkezdődött önkormányzati és útalapforrásból a régi szegedi Tisza-híd felújítása is.

A hidszabályzat bizottság ez évben folytatta munkáját, legjelentősebb, folyamatos feladata az eddigi ágazati szabványok felülvizsgálata és ennek alapján egy korszerű hidszabályzat készítése. E munka jó ütemben halad, sok azonban még a teendő. Említésre méltó, hogy elkészült a hídnilyántartás és hídvizsgálat műszaki szabályozásának tervezete, és megindult az Eurocode méretezési előírásának a jelenlegi hazai gyakorlattal való összevetése.

Fontos kutatási munkák folytak a már említett hídgazdálkodási program adaptálása mellett a hídpálya szigetelések és burkolatok vizsgálatára és méretezésére, a vasbeton korrózióállóságát fokozó adalékszerek használatának vizsgálatára vonatkozóan.

Örömmel jelentem, hogy Kiskörösön jelentősen megnövekedett területen, új épülettel gazdagodva megnyílt az új szakkiállítás, s a hídszkanzen értékes elemeként ma már megtekinthető hazánk egyetlen alumínium hídjá. Kérem minden kolléga segítségét, hogy a szkanzen dinamikusán bővüljön.

Jelentős hídtörténeti kutatások folynak ez évben is, a Békés megyei hídtörténeten kívül elkészült a Körös- és Berettyó hidak 100 évvel ezelőtti állapotát mutató album, lényegében elkészült a Pest megyei hidak története, Mentés Zoltán kutatásai is folytatódtak a Győr-Sopron megyei hidak háborús kárai és újjáépítése vonatkozásában.

Tervezek egy megemlékezést a hidak újjáépítéséről, kérem ez ügyben minden kollégámat, hogy fotókkal, személyes élményekkel segítse ezt a munkát.

Végezetül, ismét szervezeti változás előtt állunk, remélhetőleg sikerül eddigi értékeinket megőrizni.

1996

Sajnos ismét fájdalmas veszteség érte a hírázó szakmát, elhunyt dr. Tráger Herbertné és dr. Szilágyi György, emléküket kegyelettel őrizzük.

Nyugdíjas lett Kiss József, az UKIG-hoz került Székesfehérvárról Juhászné Viniczai Ágnes. Az „Év hírázója” címet ez évben Vértés Mária, a Győri Minőségvizsgáló osztály vezetője nyerte. Vasdiplomát kapott a hídtörténelem fáradhatatlan kutatója, dr. Gáll Imre.

Jelentősen változott a Közúti Igazgatóságok és az UKIG szervezete is. Az igazgatóságok közhasznú társasággá alakultak, az UKIG pedig két részre szakadt. Az alapfeladatokat egy kisebb létszámú szervezet látja el változatlan néven, az információs, minőség-ellenőrzési, műszaki szabályozási feladatokat pedig közhasznú társaságként a belőle kivált rész ÁKMI néven látja el. A KHVM Közúti főosztály vezetője Hórvölgyi Lajos lett, az UKIG-é Csordás Csaba.

Örvendek, hogy a tradicionális – immár 37. alkalommal megrendezett – Hídmérnöki konferencia mellett, több, a hírszakágat érintő konferencia volt. Ráckevén a korrózió elleni védekezésről folyt tanácskozás, a Techno-Wato színvonalas nemzetközi konferenciát szervezett

a betonjavításról. Debrecenben (június 2-3-án) a hídgazdálkodási feladatok, a hídkorszerűsítési program, a munkák versenyeztetése és vállalkozók bemutatása szerepelt a programban és mód volt szakmai bemutatón is részt venni (4. sz. úti KFCS-híd, betonbontás). Június 24-én dr. Balázs György 70. születésnapja alkalmából tudományos ülésszak volt a Budapesti Műszaki Egyetemen. A betontartósságról rendezett konferenciát dr. Balázs György összefogásával több egyesület, s színvonalas tudományos ülésszakon ünnepelték meg a Szabadság (Ferenc József) híd építésének 100. évfordulóját.

Ez évben az Egerben megtartott Útügyi Napokon is szerepelt hidas téma. Külföldön is részt vehettek a magyar hídszok konferenciákon, így Innsbruckban és Badenben, Drezdában, Kassán és gyakorló hídmérnökök Kaliforniában tanulmányozhatták a hídgazdálkodás gyakorlatát.

Kiemelt nagy feladat volt magyar-ukrán együttes munkával a záhonyi Tisza-híd átépítése. Hosszas tárgyalások után az a döntés született, hogy az ukrán fél az 1962-ben épített rácsos mederhíd mellé egy-egy egysávos hidat épít, mindkét fél pedig megépíti a csatlakozó útszakaszokat. Novemberre elkészült a két új, extra teherbírású acél szekrénytartós, ortotróp pályalemezes hídrész és a magyar kivitelezők is elkészültek az ártéri híd és a csatlakozó út szélesítésével. A soron következő, már elkezdett munka a rácsos Tisza-híd részbeni átépítése és felújítása.

Sajnos nem sikerült érdemben előrelépni a esztergomi Duna-híd újjáépítésében, a tervezés azonban folyik, s úgy tűnik, hogy a műszaki kérdésekben (vízszint, illetve szerkezeti alsó él magassága) sikerül megállapodni.

Foglalkozni kellett és kell Dráva-hídjainkkal is, különös tekintettel az IFOR alakulatok mozgására. Barcsnál a pályaburkolat ideiglenes javítása megtörtént, s megkezdődött a drávaszabolcsi híd felújításának tervezése is.

Elkészült Szegeden a belvárosi Tisza-híd – kisebb átalakítást is tartalmazó – felújítása és rendkívül tanulságos volt a szolnoki Tisza-ártéri híd felújítása. Megépült Túrkevéen a Hortobágy-Berettyó-híd a közel 50 éve itt álló Herbert-híd helyett, melynek egy része a kiskőrösi hídszkanzenba került.

Különleges feladat volt Kapuvár-Andau között az 1956. novemberében jelentős szerepet játszó fahíd újjáépítése magyar-osztrák együttműködéssel.

A hídrehabilitációs programban (26 db) kiemelendő a külső kábeles erősítés, mely ez évben Szolnokon, Zalaegerszegen is jó eszköz volt a hidak teherbírásának növelésére.

Kiemelt, érdekes munka volt a szeghalmi Berettyó-híd pályaszerkezetének átépítése, valamint PHARE támogatással a 37. sz. úton új Hernád-híd átépítése.

Megkezdődött a bajai Duna-híd korszerűsítésének tervezése, ennek lényege: a középső pálya csak a vasúti, a két konzolos rész pedig a közúti forgalmat fogja viselni. Tanulmányterv készült az igen keskeny, közúti-vasúti forgalmat viselő tiszaugi Tisza-híd korszerűsítésére és érdekes megoldású terv készült a taksonyi Dunaág-híd szélesítésére (főtartók széthúzása).

Feltétlenül említést érdemel, hogy útrehabilitációs program folyik a 33., 42., 37., 61. számú utakon, s ennek keretében az érintett szakaszon levő hidak felújítása, esetenként szélesítése és/vagy erősítése is megtörténik.

Jelentős előrelépés a hídrehabilitációs tervek zsűrizése, mely idén rendkívül hasznos tapasztalatokkal járt. Jó lehetőség volt, hogy központi forrásból ingyen kapták a közúti igazgatóságok a Simon hídvizsgáló berendezést.

Befejezés előtt áll az amerikai PONTIS hídgazdálkodási program hazai adaptálása (KTI, SZIF), remélhető, hogy az igények alátámasztásában, a forráselosztásban előrelépést hoz ennek alkalmazása. A hazai hídgazdálkodásról célszám jelent meg a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemlében (1996/2).

Ugyancsak a közeljövőben készül el a hídkorszerűsítési program, melyet az Uvaterv Rt. készít, s mely a korábbi Duna- és Tisza-híd fejlesztési tanulmányhoz hasonlóan a kiemelt hidakkal egyedileg foglalkozik.

Ez évben is működött a Hídszabályzat Bizottság: elkészült a vasbeton hidak tervezésének új előírása, összehasonlító számítással vizsgálta meg az Eurocode, illetve az eddigi hazai terhek és vasbeton méretezési előírások szerinti tervezés eredményeit.

Az eddigi ütemnél nagyobb lépésekben kellene a Közúti Hídszabályzatot kidolgozni, ezért összeállítottuk 1999-ig a műszaki szabályozás forrásigényét. A műszaki szabályozásban együtt működünk a MÁV Rt. Hídivíziójával és a Magyar Útügyi Társasággal.

Ez évben a kutatási (mérés-vizsgálati) feladatok közül a legnagyobb a hídgazdálkodás hazai alkalmazását megalapozó munka volt. E

feladatot a BMS (Hídgazdálkodás) Bizottság irányította. Említésre méltó, újszerű eredményt hozott a korróziót csökkentő adalék alkalmazása tárgyú vizsgálat (BME). Fontos teendőkre hívta fel a figyelmet a Betonacélok minőségének figyelemmel kísérése, valamint az időszakos hídvizsgálatok értékelése tárgyú tanulmány (KTI).

Átvette az UKIG a központi hídtervtárat, s ez 1997-ben a Petrezse-lyem utcában hozzáférhető lesz, személyesen kölcsönzési ügyekben dr. Träger Herberthez, vagy Szilassy Ákoshoz kell fordulni.

Folytattuk a hídtörténeti kutatásokat, a Debrecenben megtartott Hídmérnöki konferenciára elkészült a Hajdú-Bihar megyei hidak története, Mentés Zoltán összefoglalta Győr város hídjainak történetét, lényegében elkészült Pest megye hídtörténete, Hargitai Jenő megírta a hazai Duna-hidak történetét, a vámoszabadi hídét s jórészt elkészítette Tisza-hídjainak történetét összefoglaló tanulmányát. Az 1998. évi átadásra elkezdjük a záhonyi Tisza-híd történetének a gyűjtését.

A Közlekedési Múzeum segítségével a Kossuth híd építésének 50. évfordulója alkalmából (II. Fényes E. u. 7-13.) kamara-kiállítást rendeztünk, s hónapokig gyönyörködhetek ugyanitt az érdeklődők az I. katonai felmérés (II. József kori) színes térképszelvényeiben, ez a páratlan értékű anyag most vándorkiállításként Székesfehérváron tekinthető meg.

A kiskőrösi Közúti Szakgyűjteménynek új vezetője van: Szászi András. Elődje, Tóth László sajnos a megérdemelt pihenés előtt örökre távozott körünkől. Ezúton is kérek minden tisztelt hídsz kollégát, hogy minden tárgyi emléket (feljegyzést, fotót stb.) bocsássonak a szakgyűjtemény rendelkezésére. Kérem azokat is, akik még szakmai önéletrajzukat nem juttatták el hozzánk, tegyék ezt meg.

Szakt munkásképzés indult meg ez évben, ebben többek között hídepítést és hídfenntartást is oktattak munkatársaink. Jövőre műszaki ellenőri képzés indul, s a tervek szerint a tárca állandó oktatási központtal kívánja biztosítani a szakmai továbbképzést.

1997

Az országos közutak hídjainak száma 1997. január 1-én 5887, felületük 972 ezer m². Az önkormányzatok hídjairól friss adatokkal nem rendelkezünk. 1988. december 31-én 4416 híd volt, 336 ezer m² felülettel. A PONTIS hídgazdálkodási program hazai adaptálása lényegében elkészült, a rendszernek megfelelő állapotfelmérés megkezdődött, ez a munka jövőre fejeződik be. A PONTIS legújabb változatának megismerése

és hazai kutatások alapján a gazdálkodási rendszer továbbfejlesztése esedékes. Elkészült a hídkorszerűsítési tanulmányterv és program is az Uvaterv gondozásában.

A hidak sókorrózió elleni védelmét és a hídvizsgálatok megbízhatóságának növelését szolgálja a Berger és Simon berendezések központi programja. Tavasszal hídlemosás, az év többi részében hídvizsgálat folyik.

1997-ben hídrehabilitáció 34 hídon folyt, illetve folyik. Elkészült jelentősebb munkák: a 37. úti Hernád-híd mellett új öszvérszerkezetű híd épült, a szeghalmi Berettyó-híd forgalom alatti pályaszerkezet cseréje technikailag érdekes, nehéz feladat volt. A 44. számú úton a régi békéscsabai felüljáró külsőkábeles erősítése és a híd megmentése a főút forgalmának eddigi akadályoztatását megszüntette. Elkészült a szegedi (északi) Tisza-híd állagmegóvásának első üteme, folyik a tokaji Tisza-híd rehabilitációja, elkészül ez évben a szolnoki Kolozsvári úti felüljáró felújítása.

Fontos eredmény a 61. sz. út Kapos-hídjának erőtani vizsgálata és rehabilitációja, melynek eredményeképpen a korlátozott teherbírást sikerült 40 t-ra növelni. A 33. sz. főúton az út rehabilitálása előtt elkészült a hortobágyi Kilenclyukú híd állagmegóvása.

Az alsóberecki Bodrog-híd felújítása során aggasztó, korróziós jelenségek mutatkoztak. Hazánk legnagyobb alsópályás ívhídjának vizsgálatára hazai és külföldi intézeteket kértünk fel. A komplex szakértői vélemény szerint, bár tényleges kábel szakadások vannak, egyelőre külső erősítésre nem, folyamatos megfigyelésre és vizsgálatra azonban szükség van. Az utófeszített hidaknál (Vác, Szolnok ártéri híd) tapasztalt korróziós károk fokozott óvatosságra intenek mind ilyen hidak tervezésében, mind ezek vizsgálatában, fenntartásában.

A hídrehabilitációs tervek zsűrizése remélhetőleg minőség-javulást fog eredményezni, az egységes tételrend szerinti költségvetés készítés pedig árelemzésekre ad lehetőséget.

A határhidak közül a záhonyi Tisza-híd átépítése: két új hídrész (ukrán kivitelezésben), a rácsos híd pályaszerkezetének cseréje és a híd felújítása megtörtént. A megnövelt kapacitású (szélesebb és nagyobb teherbírásu) híd kiemelt kormányzati beruházásban folyt, e munkával több éve vajdúd problémát sikerült megoldani.

Jóval kisebb, de fontos munka volt a barcsi Dráva-híd szigetelésének és pályaburkolatának cseréje. Az esztergomi Duna-híd újjáépítésének előkészítésében eredmény, hogy a két ország műszaki

szakembereinek sikerült megállapodni a műszaki megoldásban, a megépítést illetően sajnos a döntés késik.

Ez évben elkezdődött a szajoli felüljáró kapacitásbővítése, annak érdekében is, hogy az utófesztített gerendás régi műtárgy felújítása jövőre megkezdődhessen. A taksonyi Dunaág-híd felszerkezetének átépítése is megkezdődött, a régi hídszerkezet hasznosításának kérdése még nem dönt el. A jövőben nagyobb korszerűsítési munkák közül a legjelentősebb a bajai Duna-híd konzoljainak erősítése, oly módon, hogy a közúti és vasúti forgalom szétválasztható legyen. Jelenleg a tervek készülnek. A szintén közös üzemű tiszai Tisza-híd a 44 sz. főútnak jelenleg a legszűkebb keresztmetszete. A döntéselőkészítő tanulmánytervek szerint a meglévő aléptítményeken a régi szerkezet, oldalirányú elhúzás után csak vasúti forgalmat viselne, mellette pedig új közúti hídfelszerkezet épülne. Jelenleg a tervezési munka versenyeztetése folyik.

Az önkormányzati hidak építésére pályázati lehetőség van. Érdekes a feltételeket részletesen megismerni, mert az igényelhető támogatás mértéke esetenként 50%-nál nagyobb is lehet.

A műszaki szabályozási munkák a Hídszabályzat Bizottság irányításával, a MAÚT összefogásával készülnek. Fontosabb ez évi munkák: acélhidak fíradására vonatkozó tanulmány, az Eurocode és a hazai méretezés összehasonlítása, hídkorlátokra vonatkozó új előírás készítése. Az érvényben lévő szabályozások listája a MAÚT-nál megszerezhető, az előírásokat ugyanott meg lehet vásárolni.

Az alkalmazási engedélyek listája az UKIG moderről lekérhető, az engedélyek kiadásában az Építési Törvény hatálybalépése után módosulás várható.

A Központi hídtervtár az ÁKMI Budapest, II. Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (dr. Träger Herbert és Szilassy Ákos). Hidvizsgálatokhoz, tervezési munkákhoz nagy segítség az eredeti tervek, egyéb dokumentumok ismerete, élni kell ezzel a lehetőséggel. Fontos, hogy a kivitellel egyező tervek folyamatosan érkezzenek a tervtárba.

Jelentős előrelépés a műszaki ellenőri képzés beindulása (Balatonföldváron). Tavasszal az általános, most ősszel az út-, illetve hidas szakmai ismeretek oktatása történik kiadott jegyzetek alapján, vizsgakötelezettséggel. Egyéb tanfolyamok is folynak, és igény szerint indulnak (ügyintéző: Havasy István, ÁKMI).

Szakmai konferenciák 1996-ban: 100 éves a Szabadság-híd, Beton-tartósság tárgyú (október 29-én, írásos anyag is megjelent), 1997-ben

Ráckeveén a már szokásos korrózió elleni védekezéssel foglalkozó konferencia volt.

Örvendetesen megélénkült a FIP hazai tevékenysége (dr. Balázs L. György), érdekes, tartalmas előadások hangzottak el, érdemes a tagok közé belépni.

Elkészült a Diagnosztikai kézikönyv első kötete dr. Balázs György szerkesztésében, ennek nyomdai munkálatai remélhetőleg ez évben elkészülnek, szponzorokat várunk még a kiadás támogatására.

A debreceni Hidmérnöki konferenciáról készített összefoglaló elkészült, ezt minden résztvevő megkapja. Sajnos most is néhány előadó késve adta le előadásának vázlatát, kérjük, hogy ez most ne így legyen, mert a rendező Pest Megyei Állami Közútkezelő Kht. néhány hónapon belül szeretné elkészíteni és megküldeni a mostani Konferencia anyagát.

Elkészült Pest megye és Budapest hídjairól, a minden résztvevőnek rendelkezésére bocsátott könyv, szeretnénk e sorozatot folytatni, kérjük a résztvevőket, hogy fotókkal, információkkal, kutató munkával segítsék ezt a munkát. A székesfehérvári Útügyi Napokra elkészült Székesfehérvár útjainak és hídjainak története, a hidas szakemberek érdeklődésére is számot tart ez a szép kiadvány (Juhász né Viniczai Ágnes műve).

A szakirodalmat a Közúti Közlekedés és Mélyépítéstudományi Szemle is gazdagítja, tervezünk hidas célszámokat is, kérjük a tervezőket, kivitelezőket és minden kollégát, hogy főbb tapasztalatait írja meg és küldje meg az UKIG hidosztálynak, vagy a szerkesztőségnek.

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Szakgyűjtemény gyűjti az út-, hídtörténet munkáit. Kiskőrösön a hídszkanzent szeretnénk bővíteni, elbontott hidak részeit, előregyártott híderendákat, sarukat stb. ki lehet itt állítani, szolgáljuk ezzel is a szakmai tájékoztatást.

Mérés-vizsgálat, kutatás ez évben sajnos elég kevés történt. Említésre méltó a 37. úti régi Hernád-híd törésig tervezett próbaterhelése, az idős boltozott hidak értékelése, az M1 autópálya 108 km-ben fekvő híd vasalt-talajtámfalainak vizsgálata, hídügyi bibliográfia készítése. Az 1995-ben elkészült munkák közül közérdeklődésre tarthat számot az időszakos hídvizsgálatok értékelése.

Személyi hír, többek között, hogy szeptember 16-án volt dr. Träger Herbert 70. születésnapja, ezúton is jó egészséget, szakmai sikereket kívánunk neki.

1998

A személyi ügyek között öröndetes hírá, hogy bár betegségek, balesetek nem maradtak távol, nincs hírá halálesetről. Örömmel köszöntjük Fekete János kollégát, aki 90. születésnapját ünnepelte, s korelnökünket Kmetty Lajost, aki kedves üdvözlő sorokat küldött most is.

Az országos közutak híráállománya 1998. január 1-én 5904 db, felületük 980 727 m², értékük több mint 200 milliárd Ft. Az önkormányzati hírákról csak 10 évvel ezelőtti adattal rendelkezünk: 4416 hírá, 336 ezer m², azóta az önkormányzati kezelésben lévő híráállomány nőtt, mert külterületi utakon lévő, korábban más szervek kezelésében lévő műtárgyakat vettek át.

Ez évben hírákorszerősítési munka folyt a 4. sz. főút szajoli felüljárójánál, ahol kapacitásbővítésként új hírárész épült, ezzel a főút négy nyomúsítása ezen a szakaszon megoldódik és mód lesz a nagyforgalmú vasút feletti hírá felújítására is. Taksonynál a Ráckevei-Dunaág felett régi alépítményen új rácsos közúti felszerkezet épült, ezzel megszűnt az egy forgalmi sáv széles hírá miatti várakozás és a hírá pályalemezének állapota miatti forgalomkorlátozás. Debrecenben a homokkerti felüljárónál is kapacitásbővítő építkezés történt. Szakaszosan előretolt felszerkezetű hírá épült itt a korábbi mellett.

Az ez évi korszerősítési munkák között kiemelt fontosságú a bajai Duna-hírá konzoljainak erősítése, mely módot ad a közúti és a vasúti forgalom kettéválasztására.

A Duna-hírák sorában ez évben eldől, hogy a korábbi feltételekkel a szekszárdi Duna-hírá építése koncessziós formában nem indul meg, az 1985-ben eltervezett, fontos hírákapacitás növelés érdekében más feltételekkel azonban megépül ez a hírá.

A dunaföldvári Duna-hírá állapota az elmúlt időben romlott, május 25-én pedig a pályalemez lokális kilyukadása sürgős intézkedéseket tett szükségessé. A javítás rövid időn belül megtörtént és több módszerrel elkészült a pályalemez állapotának vizsgálata, ennek alapján kell megtenni az intézkedéseket. A beépített tengelysúlymérő berendezés a megengedett tengelyterhelés jelentős túllépését mutatja ennél a híránál, ezért az ellenőrzés, a szankcionálás feltétlenül szükséges.

A Tisza-hírák közül a tiszai hírá korszerősítése aktuális feladat, az elkészült tervek szerint új közúti hírárész épül, így szétválasztható a közúti és a vasúti forgalom. A határhírák közül ez évben a drávaszabolcsi Dráva-hírá felújítása történt meg.

A hídrehabilitációs programban ez évben 39 híd, többek között a szegedi északi Tisza-híd, a gyulavári Fehér-Körös-, a szakályi Kapos-, a szolnoki Tisza-híd, a 48. sz. úti debreceni felüljáró, a csákánydoroszlói Rába-híd szerepelt.

A hídüzemeltetési és fenntartási munka fontos része a hídtisztítás és hídvizsgálat. Ez évben is központi program szerint Simon, Berger eszközökkel és alpinista technikával is folyik a hidak lemosása és a hídvizsgálat. A tapasztalt hídhibák is indokolják, hogy ezt a tevékenységet bővítsük. A hídrehabilitációs és hídkorszerűsítési munkákhoz útmutatót készített az UKIG hídosztálya.

A központi hídtervtár az ÁKMI Budapest Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (Szilassy Ákos, dr. Träger Herbert). A hídvizsgálatokhoz, hídtervezésekhez elengedhetetlen egy-egy híd eredeti tervének, építési dokumentációjának megismerése, a hidak mintegy felének tervei itt megtalálhatóak.

A műszaki szabályozási munka keretében a MAÚT összefogásával készülnek a következők: a Közúti Hídszabályzat egyes fejezetei műszaki szabályzat alakjában, a kivitelezői szabványok helyére lépő műszaki előírások, a korlátokra, sarukra és dilatációs szerkezetekre vonatkozó műszaki előírások, a meglévő hidakra vonatkozó előírások, egyes régebbi előírások átdolgozása, korszerűsítése.

Ebben az évben Egerben volt a Hídmérnöki konferencia, melynek egyik fő témája a híddiagnosztika volt, ehhez nyújtott segítséget a Techno-Wato ez évben megrendezett III. nemzetközi konferenciája és a dr. Balázs György szerkesztésében elkészült kézikönyv első kötete, mely az érdeklődők számára beszerezhető.

A műszaki ellenőri képzés ez évben folyik és jövő évben is indul tanfolyam Balatonföldváron. A kötelezően előírt nyilvántartásba vétel mellett ez a tanfolyam előreláthatóan az alapja lehet a vizsgabizonyítvány megszerzésének.

Az eddig is aktív és hasznos FIP a nemzetközi változásnak megfelelően *fib*-bé alakult. Minden, a szakmában dolgozó kolléga számára hasznos az egyesület munkájában való részvétel. A civil szervezetek között a KTE és a Mérnöki Kamara munkája is igen fontos. A Mérnöki Kamarában Hidász Szakosztály alakult, elnöke Mátyássy László (PONT-TERV).

Ez évben is sikerült elkészíteni a konferenciának helyet adó Heves megye hídtörténetét bemutató könyvet. Fontos minden, még fellelhető

dokumentumot nyilvántartásba venni, összegyűjteni, nehogy éppen a mai és a közelmúlt hídépítési emlékei kallódjanak el.

1999-ben Bács-Kiskun megye lesz a szervezője a 40. Hídmérnöki konferenciának, jó lenne, ha a megye híd történetéhez fotókat, tervek, visszaemlékezéseket adnának a kollégák és kollégák.

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény gyűjti az út és híd történeti emlékeket. A hídszkenzen bővítéséhez elbontott hidak részei, előregyártott hídgerendák és tárgyi emlékek szükségessé. Kérjük minden kolléga segítségét ez ügyben is.

A szakirodalmat a Közüti Közlekedés és Mélyépítéstudományi Szemle (neve változott) igyekszik gazdagítani. Kérjük a tervező, kivitelező és fenntartó kollégákat, hogy küldjék meg tapasztalataikat, a jelentősebb munkák ismertetését, hozzászólásaikat más írásokhoz.

1999-ben megjelenik a hídsz szakirodalom bibliográfiája, remélhetőleg ez is segíti a gyakorlati munkát.

Ez évben átadja a stafétabotot az elmúlt tíz év hídsz összefüggéseinek szervezője, remélve, hogy továbbra is jó hangulatú év végi – esetleg év közbeni – találkozók is mód lesz a szakma múltjáról, jelenéről, jövőjéről eszmét cserélni.

1999

Az országos közutak hídállománya 1999. január 1-én 5911, felületük 987246 m², értékük több mint 200 milliárd Ft. Ezen adatok nem tartalmazzák a koncessziós autópályák újonnan épített hídjainak adatait.

Az 1999. évben a hidakra fordítható forrás az elmúlt tél, illetve az azt követő árvíz miatt jelentkező többletköltségek miatt szerényebb volt. (A központi hirdetésű hídrehabilitáció során a 32 munka közül nagyobb feladatok voltak a körmendi Rába-híd, a balatonhídvégi Zala-híd, a tokaji Görbe-híd és a gyomai Hármas Körös-híd felújítása).

Az ez évi korszerűsítési munkák között kiemelt fontosságú volt a bajai Duna-híd konzoljainak erősítése, mely módot ad a közúti és a vasúti forgalom kettéválasztására. A kivitelezési munka október hónapban átadásra került.

A Tisza-hidak közül a tiszauji híd korszerűsítése aktuális feladat, az elkészült tervek szerint a régi alépítmények kiegészítésével új közúti híd épül, így szétválasztható a közúti és a vasúti forgalom. A kivitelezés ez évben elkezdődik.

A dunaföldvári Duna-híd – az előző évben – feltehetően túlsúlyos gépkocsi, valamint a pályalemez leromlott állapota miatt kilyukadt. A

pályalemez vizsgálata alapján annak rekonstrukciója elkerülhetetlen. A bajai munka befejezésével a híd korszerősítése elkezdődik, melynek során mód nyílik a közös (közúti-vasúti) üzem megszüntetésére.

Bakonszegen az elégtelen teherbíráás és szélességű Berettyó-híd helyett új műtárgy épült.

Szlovák és magyar közös beruházásként folyik az esztergomi Mária Valéria-híd újjáépítésének előkészítése. A két ország miniszterelnöke szeptember 16-án aláírta a híd újjáépítésre szóló megállapodást, a tendertervek elkészültek. Egy dunaszerdahelyi kiadó szép könyvet jelentetett meg a hídról.

A hídrehabilitációs és hídkorszerősítési munkákhoz útmutatót készített az ÁKMI Hídosztálya. Az 1999. évi rehabilitációs feladatok elbírálásánál először volt kiértékelési szempont a kötelező költségvetésen kívül az egységárák vizsgálata is. Több esetben a nyertes vállalkozó nem a legalacsonyabb árat megajánló lett, mert a tételenként vizsgált egységárainál jelentős eltéréseket találtunk.

Az ÁKMI Hídosztályán rendelkezésre áll az 1888-1945 között kiadott híd mintatervek gyűjteménye. Ez olyan esetekben használható, amikor a híd eredeti terve nem áll rendelkezésre, de néhány főbb méret ellenőrzésével valószínűsíthető, hogy a híd mintaterv alapján épült.

A központi hídtervtár az ÁKMI 1024. Budapest, Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (Szilassy Ákos, dr. Träger Herbert). A hídvizsgálatokhoz, hídtervezésekhez elengedhetetlen egy-egy híd eredeti tervének, építési dokumentációjának megismerése. A hidak mintegy felének tervei itt megtalálhatóak.

A műszaki szabályozási munka keretében a MAÚT összefogásával készülnek a következők: a Közúti Hídszabályzat egyes fejezetei műszaki szabályzat alakjában, a kivitelezői szabványok helyére lépő műszaki előírások, a korlátokra, sarukra és dilatációs szerkezetekre vonatkozó műszaki előírások, a meglévő hidakra vonatkozó előírások, egyes régebbi előírások átdolgozása, korszerősítése.

A műszaki ellenőri képzés ez évben folyik és a jövő évben is indul tanfolyam Balatonföldváron. A kötelezően előírt nyilvántartásba vétel mellett ez a tanfolyam alapja lehet a vizsgabizonyítvány megszerzésének (ügyintéző: Havasy István).

Ebben az évben Baján rendeztük meg a 40. Hidmérnöki konferenciát. Mintegy 300 résztvevő a folyami hidak korszerősítéséről, a híd-diagnosztikáról hallhatott és folytathatott eszmecserét. Szakmai program

a bajai Duna-híd korszerősítésének megtekintése volt. Az „év hírázó” címet Beloberk László nyerte el.

Ez évben ünnepelte a Ganz Acélszerkezet alapításának 125. és a Hídépítő Rt 50. évfordulóját. Színvonalas megemlékezések és kiadványok is készültek.

Ez évben is sikerült elkészíteni a konferenciának helyet adó megye hídtörténetét bemutató könyvet. Fontos minden, még fellelhető dokumentumot nyilvántartásba venni, összegyűjteni, nehogy éppen a mai és a közelmúlt hídepítési emlékei kallódjanak el. Tolna és Jász-Nagykun-Szolnok megye hídtörténetét szeretnénk megírni, ehhez kérjük minden kolléga segítségét.

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény gyűjti az út és hídtörténeti emlékeket. A hídszkanzen bővítéséhez elbontott hidak részei, előregyártott hídgerendák és tárgyi emlékek szükségessé. Jövőre idekerül az elbontott bakonszegi 90 éves vasbetonhíd egy szelete. Kérjük minden kolléga segítségét ez ügyben is.

A dr. Balázs György által szerkesztett Beton- és vasbeton szerkezetek diagnosztikája II. (Esettanulmányok) elkészült a Műegyetemi Kiadó gondozásában. A hidakkal nagy terjedelemmel foglalkozó könyvet minden érdeklődőnek javasoljuk beszerezni.

A szakirodalmat a Közúti és Mélyépítési Szemle igyekszik gazdagítani, kérjük a tervező, kivitelező és fenntartó kollégákat, hogy küldjék meg tapasztalataikat, a jelentősebb munkák ismertetését, hozzászólásaikat más írásokhoz.

Ez évben megjelenik a hírázó szakirodalom bibliográfiája, remélhetőleg ez is segíti a gyakorlati munkát.

Szomorú szívvel jelentjük, hogy ez évben eltávozott körünkből Berkes László és dr. Tóth Jenő, temetésükön részt vettünk, emléküket megőrizük.

Dr. Träger Herbert aranydiplomát vehetett át és megválasztotta az IVBH magyar csoportja elnökének, gratulálunk. Dr. Gáll Imre 90. születésnapját szűk körben megünnepeltük, Isten éltesse erőben, egészségben.

Az ÁKMI Hídosztályára került Romhányi Mihály mérnök kolléga, s remény van az osztály további erősítésére.

Ez évben is néhány konferencián vettek részt a hídmérnökök (Ausztriában, Csehországban, Szlovákiban). A hídmérnökök utazása, a hagyományos külföldi tapasztalatcsere (a szokásosnál rövidebb) Ausztriában volt, dr. Träger Herbert tolmácsolásával és vezetésével.

Színvonalas előadássorozat hangzott el a Lánchíd elkészültének 150. évfordulóján és tartalmas könyv is megjelent a hídról.

2000

Szomorú szívvel jelentjük, hogy ez évben eltávozott körünkől Hargitai Jenő, Hídvéghi Rudolf és dr. Jávor Tibor, temetésükön részt vettünk, emléküket megőrizzük. Az ÁKMI Kht. Hídosztályára került Szőke József kolléga, s remény van az osztály további erősítésére.

Az országos közutak hídállománya 2000. január 1-én 6034 db, felületük 1 077 370 m². Ezen adatok tartalmazzák a koncessziós autópályák hídjainak adatait is.

Ez évben a hidakra fordítható forrás a Duna- illetve Tisza-hidak korszerűsítése miatt jelentős, hidrehabilitáció azonban csak 11 hídon történik mintegy 400 millió Ft költséggel.

Az ez évi korszerűsítési munkák között kiemelt fontosságú a dunaföldvári Duna-híd korszerűsítése, aminek eredményeként mód nyílik a közös (közúti-vasúti) üzem megszüntetésére. A vasbeton pályalemez helyett ortotróp szerkezet épül, a forgalom fél szélességben való fenntartása mellett.

A Tisza-hidak közül a tiszaugi híd kapacitásbővítése folyik. A régi alépitmények kiegészítésével új közúti híd épül, így szétválasztható a közúti és a vasúti forgalom.

Szlovák és magyar közös beruházként, az EU hathatós támogatásával megkezdődött az esztergomi Mária Valéria-híd újjáépítése. A kivitelezést magyar-szlovák konzorcium végzi. Elkészült a magyar oldalon a várnagy felújítása, s múzeummá alakítása. Egy dunaszerdahelyi kiadó szép könyvet jelentetett meg a hídról.

A központi hídtervtár az ÁKMI Kht. Budapest, Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (Szilassy Ákos, dr. Träger Herbert). A hídvizsgálatokhoz, hídtervezésekhez elengedhetetlen egy-egy híd eredeti tervének, építési dokumentációjának megismerése. A hidak mintegy felének tervei itt megtalálhatóak.

A műszaki szabályozási munka keretében a MAÚT összefogásával készülnek, illetve elkészültek a következők: a Közúti Hídszabályzat egyes fejezetei műszaki szabályzat alakjában, a kivitelezői szabványok helyére lépő műszaki előírások, a korlátokra, sarukra és dilatációs szerkezetekre vonatkozó műszaki előírások, a meglévő hidakra vonatkozó előírások, egyes régebbi előírások átdolgozása, korszerűsítése.

Ebben az évben Szolnokon rendeztük meg a hídmérnöki konferenciát. Sikerült elkészíteni a konferenciának helyet adó megye hídtörténetét bemutató könyvet. Fontos minden, még fellelhető dokumentumot nyilvántartásba venni, összegyűjteni, nehogy éppen a mai és a közelmúlt hidépítési emlékei kallódjanak el. Jelenleg folyik Tolna és Komárom-Esztergom megye hídtörténetének írása ehhez is kérjük minden kolléga segítségét. (Jövőre nemzetközi konferencia lesz Budapesten, Utak és hidak Európában címmel május 21-23-án, melynek szakmai bemutatója az esztergomi Duna-híd építése lesz.)

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény gyűjti az út- és hídtörténeti emlékeket. A hídszkanzen bővítéséhez elbontott hidak részei, előregyártott hídgerendák és tárgyi emlékek szükségesek. Idekerül az elbontott bakonszegi 90 éves vasbetonhíd és az M1 autópályán elbontott híd előregyártott hídgerendájának egy-egy szelete. Kérjük minden kolléga segítségét a hídszkanzen bővítése ügyében is.

Ópusztaszeren a Nemzeti Parkban megnyílt a közutas kiállítás, mely méltó emléket állít a magyarországi közutas szakmának.

A dr. Balázs György által szerkesztett Beton és vasbeton szerkezetek diagnosztikája II. (Esettanulmányok) és a Beton és vasbeton szerkezetek védelme, javítása és megerősítése I. c. könyvek elkészültek a Műegyetemi Kiadó gondozásában.

A szakirodalmat a Közüti és Mélyépítési Szemle is igyekszik gazdagítani, kérjük a tervező, kivitelező és fenntartó kollégákat, hogy küldjék meg tapasztalataikat, a jelentősebb munkák ismertetését, hozzászólásaikat más írásokhoz. Ez évben megjelent a hírász szakirodalom bibliográfiája, remélhetőleg ez is segíti a gyakorlati munkát, kérjük, hogy észrevételeiket, kiegészítő címjavaslataikat adják meg a KTI Könyvtárának (dr. Boros Pál).

Ez évben is néhány konferencián vettek részt a hídmérnökök (Ausztriában, Németországban, Svájcban).

2001

Személyi hírek: szomorú köteleességünk megemlékezni elhunyt kollégáinkról. Ebben az évben Bacsoni István távozott közülünk. Öröndetes esemény, hogy az ÁKMI hídosztályára került Hajós Bence (Clark Ádám szepunokája) s rubindiplomát kapott dr. Gáll Imre.

Változott a minisztérium Közüti főosztálya vezetőjének személye, az általunk jól ismert Holnapy László tölti be ezt a tisztséget.

Ez az év a nagy hídkorszerűsítések éve volt, elkészült Dunaföldváron a híd pályalemezének átépítése ortotróp acélpályalemezre, a forgalom félszélességben való fenntartása mellett. Jelentős előrelépés, hogy a híd korszerűsítésével sikerült a közös üzemet megszüntetni. A felhagyott vasúti pálya lehetőséget ad a várost hermentesítő út megépítésére.

A fontos tranzitút (52-44 főút) másik folyami hídja, a tiszaugi Tisza-híd szűk keresztmetszet volt (5,3 m széles), ezért öröndetes, hogy a meglévő alépítmények felhasználásával önálló, felsőpályás, változó magasságú acél gerendahíd épült itt különleges hosszirányú behúzással.

Úgy gondoljuk minden hídsz régen várta – 1944 karácsonya óta – az esztergomi Duna-híd újjáépítését. Ez év október 11-én ünnepélyes keretek között adta át a két miniszterelnök és az EU képviselője a hidat, majd tízezrek sétáltak napokig a régihez hasonló megjelenésű „új” hídon.

Szekszárdnál is megindult a Duna-híd régóta húzódo építése, ezzel a Budapest alatti Duna-híd sűrűség is javulni fog. E híd építése jövőre kerül látványos szakaszba.

A gyorsforgalmú utak megindult nagy fejlesztése az M3 autópályán Oslárnál új Tisza-híd építéssel jár, az acél gerendahíd első szerkezete már a helyén van, a második beúsztatása december 19-én lesz.

Méltán nevezhetjük ezt az évet a Duna- és Tisza-hidak történetében rendkívülinek, hisz ennyi folyami híd egyszerre még nem épült.

A többi híd szempontjából (ma az országos közutakon 6047 híd van) a helyzet kevésbé kedvező, kevés a hídrehabilitációra fordított pénzügyi keret.

Nagyjelentőségű, hogy elkészült a Közúti hidak tervezési szabályzatának szövegtervezete, az ehhez csatlakozó Műszaki előírások pedig meg is jelentek. Többéves előkészítés után remélhetőleg fontos mérőföldkő lesz a hídtervezésben az új szabályzat és a csatlakozó előírások megjelenése, már csak azért is, mert egyébként a korábbi ágazati szabványok már nem kötelező érvényűek.

Ebben az évben június 27-29-én Esztergomban volt a 42. hídmérnöki konferencia, melynek fő témája a folyami hidak jelentősége, ezek tervezési és kivitelezési kérdései voltak. Sikerült úgy szervezni ezt a szakmai találkozót, hogy a résztvevők a várhegyről, a Vármúzeum teraszáról nézhették meg a második új hídszerkezet beúsztatását. A konferencia résztvevői kézbevehették a Komárom-Esztergom megye hídjai című könyvet, mely áttekintést ad a megye igen változatos, érdekes

hídtörténetéről. A hídmérnöki konferenciát megelőzően május 22-én az Utak, hidak Európában nemzetközi konferencia résztvevői is ellátogattak az ősi királyi székhelyre az újjáépülő híd megtekintésére.

Öröm számunkra az is, hogy második éve Széchy Károly és Palotás László díjat kapnak az arra érdemesek, így a körünkbe tartozó Fazakas György is, gratulálunk a kitüntetetteknek.

Több értékes könyv is megjelent ebben az évben, így dr. Mistéth Endre Méretezéselmélete, a most 75 éves dr. Balázs György: Barangolásaim a betonkutatás területén, A beton és vasbeton IV. kötete, dr. Medved Gábor: Történetek a világ hídjairól c. műve.

Az ÁKMI hídosztálya továbbra is kezeli a központi hídtervtárat, s foglalkozik mindazzal a hídszakági feladattal, mely segíti a KöViM Közúti főosztályának és a megyei közútkezelők, hídkezelők munkáját (nyilvántartás, hídgazdálkodás, műszaki szabályozás, kutatás-fejlesztés szakmai konzultációja, nemzetközi kapcsolatok stb.)

Kérünk minden kolléganőt és kollégát, hogy szakmai életrajzát, nélkülözhető tárgyi emlékeit, fotóit stb. bocsássa az ÁKMI hídosztály, ezen keresztül a kiskörösi Közúti Szakgyűjtemény rendelkezésére, hogy a szakmatörténet ezzel is gazdagodjon. Cím: 1024. Bp. Fényes Elek u. 7-13.

2002

Személyi ügyek: több kollégánk jeles születésnapot ünnepelt: dr. Mistéth Endre 90., dr. Träger Herbert 75 éves. Nekik és minden kollégának kolléganőnek jó egészséget kívánunk.

Változott a minisztérium neve (Gazdasági és Közlekedési), sőt a Közúti főosztály tradicionális székhelye is, átköltöztek a Margit körúti minisztériumi épületbe. A Közúti főosztály vezetője változatlanul Holnapy László, az illetékes helyettes államtitkár dr. Ruppert László.

Az ÁKMI Kht. hídosztályára két új kolléga jött: Kara Katalin és Csikós Csaba, munkahelyet változtatott Hajós Bence. Szilassy Ákos nyugdíjas, Romhányi Mihály pedig a Közlekedési Főfelügyelet munkatársa lett.

Szomorú hír, hogy legidősebb kollégánk Kmetty Lajos 100 éves korában meghalt, emlékét szeretettel őrizzük.

A hídnilyvántartásban jelentős fejlesztés történt, az eddigi adatok nem veszték el, gazdagodott, részben módosult a rendszer (pl. felszerkezeti kódok több évtized után változtak). Az országos közutakon – az autópályák nélkül – 5643 híd van, felületük 845 148 m².

A rendkívül eredményes folyami hídépítési program folytatódott. Ez évben elkészült az új 920 m hosszú szekszárdi Duna-híd felszerkezete és átadták a forgalomnak az M3 autópálya oszlári Tisza-hídját. Mindkét műtárgyat az Esztergomban is alkalmazott emelőszerkezettel emelték be, melyért az alkotók Innovációs díjat kaptak. A szekszárdi Duna-híd 100, 120, 66 m-es felszerkezeti elemeit 140 km-es vízi úton szállították a helyszínre.

Igen sok, jelentős híd építésére készültek, illetve készülnek tervek a gyorsforgalmi utakon (M7 1740 m hosszú völgyhíd, dunaujvárosi Duna-híd 320 m nyílással, M0 északi Duna-híd 1847 m stb.). Reméljük, hogy ezek a tervek megvalósulnak. Érdemes megemlíteni, hogy 1989 óta három Duna és hat Tisza-híd épült és két Duna-híd korszerűsítésével sikerült a közúti-vasúti közös üzemet megszüntetni.

Karbantartási munka 250 hídnál, felújítás 70 hídnál, nagyobb rekonstrukció 31 hídnál folyt. A rekonstrukciók költsége 1,8 milliárd Ft volt.

Ebben az évben Szekszárdon volt a Hídmérnöki konferencia, meghozza 350 fős rekordlétszámmal. Színvonalas előadások szóltak a folyami hidak építésén kívül kisebb hídfelújítási, híd bontási munkákról. (A Ferihegyi repülőtérre vezető út régi ívhídjának bontása torokszorító érdekességű.)

A konferenciára jelent meg a megyei hídtörténeti sorozat 10. könyve, Hidak Tolna megyében címmel, 200 oldalon, 400 illusztrációval, érdekes, gazdag tartalommal. Negyven hídról egyedi leírás található a könyvben, s több újdonság is található e kiadványban: kislexikon, érdekes-humoros történetek stb. Jövőre Szeged fogadja június hónapban a hídmérnököket. A Csongrád megyei hídtörténet kiadását tervezzük, ehhez kérjük mindenki segítségét (fotók, érdekes emlékek, tárgyi dokumentumok).

A szekszárdi Hídmérnöki konferencián Molnár István székesfehérvári osztályvezető – korábban hídmérnök – kapta meg az „Év hírázó” díjat, elsősorban a PONTIS híd gazdálkodási program hazai adaptálásában, alkalmazásában kifejtett munkájáért.

Elkészült a hajdan közúti Hídszabályzatot képező Közúti hidak tervezése Általános előírások (ÚT 2-3.401) és az öt kiegészítő előírás (ÚT 2-3.411-415). Az eddig kötelezően alkalmazott nemzeti szabványok MSZ-07-3701 és 3702, MSZ-07-3710 és 3711, valamint az ME-07-3700 és 3709 hatályukat veszítették. Az előírás sorozat dr. Tráger Herbert irányításával, többévi munkával készült.

A hidak elnevezésével kapcsolatos útmutató készült részben azért, mert az önkormányzatok, civil szervezetek igen aktívak elnevezések ajánlásában, részben azért, mert évek óta működik a Földrajzinév bizottság, mely illetékes a hivatalos hídnév elfogadásában, hiányzott azonban a névadás menetének a szabályozása. E témakör feldolgozatlansága miatt kérjük kollégáink észrevételeit, véleményét.

Fontos híd építési tárgyú cikkek jelentek meg a Közúti és Mélyépítési Szemlén kívül, dr. Domanovszky Sándor tollából a MAGÉSZ Hírlévlben, a Mérnök Újságban, a Dunaferri Műszaki Gazdasági Közleményeiben (2002/3). Hídtörténeti cikkeket írt Hajós György a Mérnök Újságban, dr. Balázs György professzor úr dr. Mihailich Győző születésének 125. évfordulójára tartalmas könyvet írt, s színvonalas előadások hangzóttak el az ünnepi megemlékezésen;

Acélszerkezeti Ankét volt (22. alkalommal a BME-n) s ezen a nagy folyami hidak tervezéséről, gyártásáról, szereléséről számoltak be e nagy munkában résztvevők.

Filmsorozat készül a hazai Duna-hidakról, s Németországban a világ nevezetes hídjait viszik filmre, köztük elkészült a Lánchídról szóló (dr. Domanovszky Sándor birtokában van ez a film). Hosszú évek után a Szabadság híd pesti hídfője egyik volt vámszedőházában kis kiállítás nyílt (hétfőn és csütörtökön 10-14 óra között van nyitva), a kiállítás rendezői kérnek és várnak kiállítható dokumentumokat.

Kiskörösön a hídszkanzen további fejlesztése a cél, ehhez is kérjük a kollégák ötleteit, megőrzésre, kiállításra szánt anyagait.

2003

Személyi, szervezeti ügyek: szomorú hír, hogy dr. Gállik István az elmúlt hónapban elhunyt. Az ÁKMI Hídosztályán ismét változás történt: Csikós Csaba az Állami Autópályakezelő Társasághoz ment. A Hídosztály 2004. január 1-től ismét az UKIG keretében fog működni.

A hídállomány – az Autópályakezelő Társaság hídjai nélkül – 5617 darab, 81 931 fm, 795 ezer m² hasznos felület. A hazai hídállomány az önkormányzati kezelésben levő hidakkal (1989. évi adat) – autópályák nélkül – 12 804 darab, 152 804 fm, 1 311 ezer m².

Ebben az évben nagyobb hídépítések kezdődtek az M7 autópálya újabb szakaszain Balatonföldvár és Letenye térségében (28 db).

A 26. sz. főúton elkészült a Mátyás király nevét felvevő Hosszúrévi Sajó-híd. A Sárvárt elkerülő úton érdekes alsópályás ívhíd épül a Rába felett, a behúzás október 10-én történt.

Az új, Szekszárd melletti – Szent László nevét felvevő – több mint 900 m hosszú új Duna-hídat július 4-én adták át. Nagy esemény ez, hiszen 1930 óta nem épült híd Budapesttől délre a Dunán. Az új Duna-híd a hozzá csatlakozó úttal együtt jelentős mérnöki alkotás, fontos része az úthálózat fejlesztésének. (Beszámoló a Közúti és Mélyépítési Szemle 8. számában.)

Ebben az évben viszonylag kevés hídrehabilitációs munka folyt. Közülük kiemelkedik a szegedi Bertalan Lajos Tisza-híd felújítása, ezen belül a vasbeton gyalogjárda átépítése, Ez a híd az országos közúthálózat legnagyobb felületű, négy forgalmi sávós hídja, felújítása több ütemben történt.

A hídmérnöki konferencia Szegeden volt, július 2.-4. között. Az ismét sok érdeklődőt vonzó rendezvényen érdekes, tartalmas előadások hangzottak el hídfelújításokról, új hidak építéséről (csömör-kistarcsai Auchan áruház csomóponti hídja, sárvári Rába-híd, M7 autópálya 17-110 km szakaszán levő hidak felújítása, a Széchenyi Lánchíd lánckamrájának rehabilitálása és természetesen a Bertalan Lajos Tisza-hídon végzett munka. Ez utóbbit a konferencia résztvevői a helyszínen is tanulmányozhatták. Szó volt még zsaluzási rendszerekről, a nagyszilárdságú és az öntömörödő betonról és más fontos témákról. A személyes beszélgetések, a kiállítás, a városnézés jól szolgálta a megjelentek tájékoztatását. A konferenciára megjelent a megyei hídkönyvek 11. kötete. (Beszámoló a Közút c. lap 2003. évi 6.-7. számában.)

A hídszakma ünnepe volt a régi és az új Erzsébet hídról való megemlékezés október 10-én a Budapesti Történeti Múzeumban. Az egész napos rendezvény látványos kiállítás megnyitásával fejeződött be, majd a következő két napon a hídnál kiállítás, a horgonykamrák megtekintése és emléktábla avatása zárta a megemlékezést. A centenáriumba megjelent a régi és új Erzsébet hidat bemutató reprezentatív könyv is. A könyv, az előadás-sorozat, a kiállítás sok ember munkájának eredménye, fő mozgatója, irányítója Földi András (MSc) volt. (Beszámoló a Mérnök Újság 2003. októberi számában.)

A központi hidtervtár továbbra is a szakma rendelkezésére áll (dr. Träger Herbert és Szegedy István). Félfogadás kedden, szerdán és csütörtökön 8 és 12 óra között.

A Közúti Hídszabályzat ügye úgy áll, hogy a vonatkozó útügyi műszaki előírásokat felújítjuk a szükségessé vált módosítások miatt. Ezek megtárgyalására 2004. januárban tervezzük a Hídszabályzat-bizottság összehívását. Az ÚT 2-3.401 sz. előírás szabályzottá való előléptetése

most nem időszerű, egy-két év múlva esedékes lesz a teljes átdolgozás az Eurocode fokozott mértékű érvényesítése miatt.

Kérünk minden kedves kollégánót és kollégát, hogy a személyi adatokban bekövetkezett változást szíveskedjen jelezni, s aki még nem adott szakmai önéletrajzot, ezt pótolja.

2004

Személyi, szervezeti ügyek: dr. Gáll Imre rubin diplomás mérnök ez évben töltötte be 95. életévét, ma is aktívan publikál, gratulálunk, jó egészséget kívánunk. A Hídószály Hídfőmérnökségként működik az Utgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) keretében, vezetője Sitku László főosztályvezető, Rigler István osztályvezetőként, Halász Lajos és Kara Katalin, továbbá két nyugdíjas dr. Träger Herbert és dr. Tóth Ernő intézi a hídügyeket. Új telefonszámok vannak: 3368-100 (központi). A központi hídtértár (Szegedy István, dr. Träger Herbert) továbbra is rendelkezésre áll.

Az országos közutak hídáállománya – a gyorsforgalmi utak hídjával együtt – 6415, szerkezeti hosszuk 116084 m, felületük 1191935 m². Hídnilyántartásunk (OKA 2000) ma már minden híđ szerkezeti vázlatát és a hídról készült fotókat is tartalmazza. A hídtérték aktualizálása folyik (több mint 500 milliárd Ft).

Ebben az évben 38 kisebb hídrehabilitációs munka indult, ezek költsége 318 millió Ft, előző évről 19 híđ felújítása húzódtott át. Hídfenntartásra sajnos az indokoltnál kevesebb forrás állt rendelkezésre, remélhető, hogy a most készülő Nemzeti útfelújítási programból a hídkra is jut forrás.

A PONTIS hídgazdálkodási rendszert használjuk, megindult – az alapelvek megtartása mellett – ennek magyarítása, felhasználóbarátta tétele és az optimalizáció elvének felülvizsgálata.

Úthálózat-fejlesztési munkák (autópályák építése, elkerülő szakaszok, burkolat-megerősítés) keretében jelentős hídkorszerűsítési és építési munkák folynak. Az autópálya építések során az M7-en elkészültek a Becsehely-Letenye közötti szakasz hídjai, köztük a Koronginak elnevezett "extradosed", más szóval függesztett-feszített, mely hazánk első ilyen szerkezetű hídjá. Az M7 autópályán nagy hídepítési tevékenység folyik, s elkezdődött a Kőröshegyi völgyhíđ építése is. Az M3 újabb szakaszának átadása, Miskolc autópályával történt elérése a közelmúltban volt, itt is jelentős műtárgyak épültek, s közismert, hogy a dunaj-

városi Duna-híd gyártása is megkezdődött. Kialakítása miatt említést érdemel a Sárvár elkerülő útján épült acél Rába-híd.

Gazdag volt ez az év konferenciákban, tanulmányutakban, közülük néhányat említünk: május 26-28-án volt Zalaegerszegen a 45. Hidmérnöki konferencia, ezen az „Év hídsza” kitüntető címet dr. Domanovszky Sándor kapta; június 24-26-án volt Újvidéken a Hidak a Dunán konferencia 5. rendezvénye, melyen hazai mérnökök is résztvettek és előadásokat is tartottak; augusztus 24-25-én Sárospatakon a magyar közúti hidépítés elmúlt és a következő tíz évről emlékeztünk meg; szeptember 1-3-án a hídszok népes csapata Pozsony 5. Duna-hídját (acél ívhíd) ismerhette meg, melyhez hasonló – csak nagyobb nyílású – lesz a Dunaújvárosnál épülő; szeptember 8-10-én Békéscsabán tartották meg az Útügyi napokat, ezen a rendezvényen több, hidakkal kapcsolatos előadás is elhangzott; szeptember 21-én a Közlekedési Múzeumban Maderspach Károlyra emlékeztünk és előadást hallhattunk a dunaújvárosi Duna-híd tervezéséről. A tragikus sorsú Maderspach Károlyról október 5-én a Hadtörténeti Múzeumban is szép megemlékezés volt, a neves hídsz aranyozott bronzszobra azóta megtekinthető; szeptember 22-24 a IABSE konferenciája volt Sanghajban, melyen magyar mérnökök is részt vettek, megcsodálva a kínai hidépítés eredményeit; szeptember 25-én a Magyar Tudományos Akadémiai Magyar Örökség díját adták át dr. Zielinski Szilárd családjá képviselőjének és a Mérnöki Kamarának; november 16-án Acélszerkezeti ankét volt a Budapesti Műszaki Egyetemen, ezen az elhunyt dr. Platthy Pálról és aktuális kérdésekről volt megemlékezés; november 17-én Tiszalökön az 50 éve épült három Keleti Főcsatorna-hídra emlékezett a szakma és a települések, pályázat alapján nevet is kaptak e hidak.

Nem volt hivatalos megemlékezés, de mindannyian tudjuk, hogy 60 éve kezdődött hídjaink értelmetlen elpusztítása, melynek a legtöbb áldozatot követelő eseménye a Margit-híd felrobbantása volt (november 4-én). A pusztítások nyomai a Maroson, Ipolyon ma is láthatók. Örömteli hír, hogy belátható időn belül remény van néhány Ipoly-híd újjáépítésére.

A hídsz szakirodalom napjainkban igen gazdag: a Beton, az Építéstechnika, a Hidépítők, a Közúti és Mélyépítési Szemle, a Közlekedéstudományi Szemle, a KÖZÚT, a MAGÉSZ Acélszerkezetek, a Mélyépítés, a Mélyépítő Tükörkép, a Mérnök Újság, a Vasbetonépítés is közöl hidakkal kapcsolatos írásokat. Az áttekintés elősegítésére

igyekszünk a korábban elkészült Hídbibliográfiát folyamatosan aktualizálni.

Nívós könyvek jelentek meg hidakról: David J. Brown: Hidak, Kossuth Kiadó (dr. Medved Gábor fordítása); Perino-Faraggiana: Hidak, Alexandra Kiadó; Visegrádi országok technikai műemlékei II., Mérnöki Kamara; Régi és új Erzsébet-híd tudományos ülés előadások gyűjteménye, MAGÉSZ; dr. Gáll Imre: Budapesti Duna-hidak könyve új bővített kiadása is készül.

Út és hídügyi műszaki előírások karbantartásában, korszerűsítésében a Hídfőmérnökség is részt vesz, ez évben jelentette meg, illetve a közeljövőben jelenteti meg a Magyar Útügyi Társaság a következő előírásokat: ÚT 2-3.413 Közúti hidak tervezési előírásai III. Acélhidak; ÚT 2-3.414 Közúti hidak tervezési előírásai IV. Beton, vasbeton és feszített hidak; ÚT 2-1.403 Hídkorlátok kialakítás. Acélkorlátok és biztonsági elemek; ÚT 2-2.202 Acélszerkezetű hidak korrózióvédelmi fenntartási munkái.

A Hídmérnöki konferencia jövőre Somogy megyében lesz, a szakmai bemutató tárgya a Kőröshegyi völgyhíd lesz. Készül a Somogy megye hídjait bemutató könyv, ehhez, ha a kolléganők, kollégák fotókat, érdekes emlékeket, dokumentumokat tudnak rendelkezésre bocsátani jelezzék ezt a szerkesztőnek (dr. Tóth Ernő 3368-259).

2005. január 26-27-én lesz Palotás László professzor úr születésének 100. évfordulója alkalmából megemlékezés a BME-n, jelentkezni még lehet, a jelentkezők Palotás professzor úr életéről összeállított könyvet térítésmentesen vehetnek át a megemlékezésen.

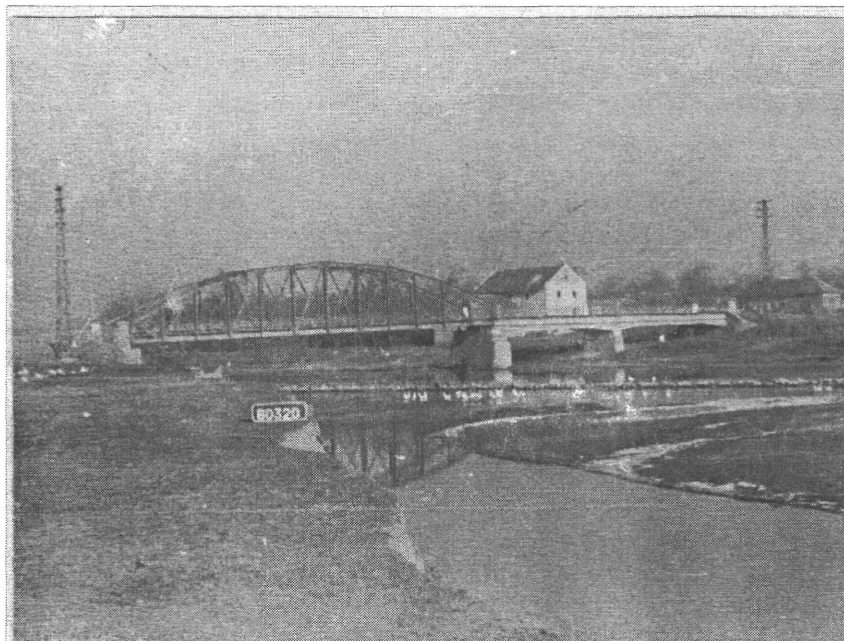
Tisztelettel kérünk mindenkit, hogy ha még nem adott szakmai önéletrajzot, úgy azt szíveskedjen pótolni, mert széleskörű összefogással szeretnénk egy életrajzi adatokat tartalmazó kiadványt készíteni a hídtervezésben, hídépítésben, hídvizsgálatban, hídfenntartásban tevékenykedőkről.

Szarka Judit*: A gesztelyi Hernád-híd átépítése

2004-ben, a gesztelyi Hernád-híd ártéri részét átépítették. A beruházás építési módja tudomásunk szerint egyedülálló, ezért érdemes az építkezés részletesebb ismertetése.

A híd története és a műszaki adatai

Az ősidők óta fontos kereskedelmi út Galíciába vezet. A híd jelenleg egy négyszámjegyű, összekötő úton van (3605 j. út 9+618), amely egykor, fontos főútvonal volt: Miskolcz – Gerenda – felsővízközi állami közút. A két utóbbi helység Szlovákiában található. Az utat a XIX. sz. elején építették ki. A kiépítés szakszerű emlékét őrzik az úton található kisebb vízfolyásokra épített és ma is üzemelő széles és nagyon szép kőhidak (26 db). Az úton a bort szállították Lengyelországba és a sót visszafelé. Az orosz cári hadsereg is ezen az úton jött 1849-ben segítségére az osztrákoknak leverni a magyar szabadságharcot.



* hídmérnök, Borsod-Abaúj-Zemplén MÁK Kht. (judit.szarka@bazmak.kozut.hu)

A hidat állandó jelleggel 1913–15-ben építették. A meder fölé egy 44,9 m nyílású szegecselt acél rácsos szerkezet került, az ártér fölé pedig a meder nyíláshoz csatlakozó 2 x 18,4 m nyílású vasbeton bordáslemez szerkezet épült. Az akkori hídszabályzatnak megfelelően a kocsipálya szélessége 4,8 m volt, két oldalt 60-60 cm széles gyalogjáró helyezkedett el. A híd sorsa ezután igen mozgalmasan alakult.

A Tanácsköztársaság idején az acélhíd kismértékben megsérült. A helyreállításról nincs részletes adatunk. A II. világháborúban, 1944-ben a meder fölötti acél hídníllást felrobbantották. A vasbeton ártéri rész épen maradt. A roncskiemelés (1945. augusztus) után, részben roncsanyagból (saját roncs, edelényi, gibárti, polgári acélhidak roncsai), részben a Diósgyőri MÁVAG vasszerkezeti műhelyében készült új anyagból az acél szerkezetet az eredeti tervek alapján újjáépítették. A pályaszerkezet változatlan formában épült újjá, az acél rácsos szerkezeten belül a kereszt és hossztartókra zórésvasak, azokra pedig makadám pálya került. Az újjáépített híd 1946 végére elkészült.

Az útvonal fontosságát mutatja az is, hogy 1950-ben megépítették a mai 37. sz. főutat, amely nem messze, az ősi nyomvonallal párhuzamosan halad a lakott területek elkerülésével. Az új út építésének köszönhetjük, hogy megmaradtak a szép kőboltozatos hidak a régi úton.

De hiába került mellékútra a híd, az évek folyamán mégis elavult műszakilag. Sem a teherbírása, sem a kocsipálya szélessége hamar nem felelt meg a kor követelményeinek. Ezért 1983–84-ben a hidat kiszélesítették olyan módon, hogy a vasbeton részre rábetonoztak egy szélesebb pályalemezt, az acélszerkezeten pedig belülről az egyik főtartó külső oldalára helyezték át a gyalogjárdát. Az acélszerkezet ekkor kissé meg kellett emelni a vasbeton szerkezetre való rábetonozás és az acélszerkezet átalakítása (megerősítése) miatt. A szélesség és a teherbírás még mindig nem felelt meg az érvényben lévő szabványoknak, de korlátozó táblákkal ugyan, jobban használható híd épült.

A híd kalandos története 1988-ban folytatódott. Egy magas jármű beleütközött az acél szerkezet felső keresztkötésébe, ami miatt az leszakadt.

A mederszerkezet újjáépítése 1991-ben fejeződött be. Az új acélhíd szintén rácsos tartós szerkezet, de felső keresztkötés nélküli. A rácsrúdjai hegesztettek, zárt négyszög keresztmetszetűek és a helyszíni kapcsolatok NF csavarosak. Az új szabványoknak megfelelően a híd nagyobb teherbírású lett (40 t) és természetesen szélesebb is, bár a szélességét egy belső járdával le kellett szűkíteni, hogy igazodjon a

egy belső járdával le kellett szűkíteni, hogy igazodjon a vasbeton rész szélességéhez.



A vasbeton hídon az utóbbi években egyre gyakrabban jelentek meg „kátyúk”. Ezek azonban nem csak a szokásos burkolathibák voltak, hanem sajnos a régi, 1913-15-ben épült vasbetonszerkezetre 1983-84-ben rátett vasbeton pályalemez szerkezetileg is érintették. A takaréköregek fölött a rátett pályalemez több helyen teljesen átszakadt. A javítás – a takaréköregek kibetonozásával – csak ideiglenes eredményt hozott. Elodázhatatlanná vált a vasbeton híd teljes átépítése. A beavatkozás a pénzhiány miatt késett, majd 2004-ben elkezdődhetett az átépítés.

Az ártéri híd átépítése (2004)

Az átépítéshez a terveket a HEED Kft. készítette (főtervező: dr. Szatmári István). A tervezésben részt vett a Pannon Freyssinet Kft. is (tervező: dr. Loykó Miklós). A kivitelező a miskolci Adeptus Rt. volt (projektvezető: Ritli András). Az Adeptus Rt. alternatív megoldással nyert a nyílt közbeszerzési eljáráson.

A kivitelezési munkák során az 1915-ben épült alépítmények megmaradtak, a felső részüket kis mértékben át kellett alakítani, hogy az új felszerkezetet fogadni tudják.



Mivel az új vasbeton híd úgy épült meg, hogy a szélessége megfeleljen a mostani szabványoknak, az acélhídon a főtartókon belül épült járdát el kellett bontani és az eredeti (1991) tervek szerinti távlati elképzelés szerint a főtartón kívülre, konzolra kellett helyezni, hogy az ne okozzon útszűkületet. Az új vasbeton hídnak természetesen nem csak a szélessége, hanem a teherbírása is nagyobb, így ma már nincs szükség súlykorlátozó táblákra.

A vasbeton híd építési módszere részletes ismertetést érdemel különlegessége miatt. A nyertes, összességében legkedvezőbb ajánlatban az ajánlati áron, műszaki jellemzőkön, átfutási időn és vállalt garancián kívül, az önkormányzatok kérésére, értékelésre került az a szempont is, hogy melyik ajánlat biztosítja a forgalom minél kisebb korlátozását. Az alkalmazott, és az alábbiakban ismertetett építéstechnológia biztosította a gyalogos forgalom és az egynyomú közúti forgalom viszonylag folyamatos fenntartását néhány kisebb szüneteltetéstől eltekintve.

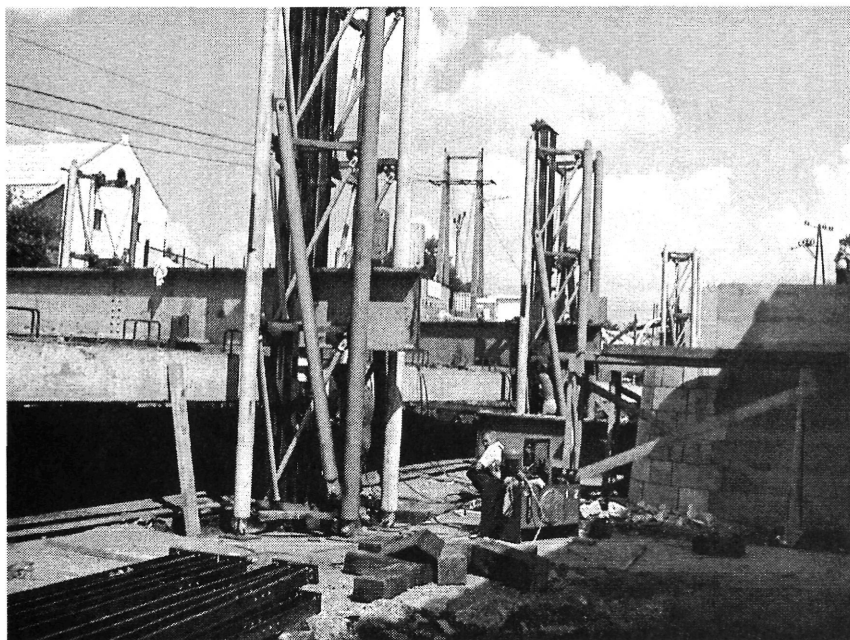
A felszerkezetcsere munkafázisai

Az új teherhordó vasbeton lemezt elkészítették, a meglévő híd mellett, azzal párhuzamos tengellyel, a végleges pályaszint alatt mintegy 4,5-5,0 méterre, a talajon kialakított deszka zsaluzaton.

Az elkészített új szerkezet mellé két oldalra 4-4 db, 6 méter magas emelő oszlopot állítottak, egyenként 1000 kN emelő kapacitással. Ezeknek a munkahengereihez 4 db 800 mm magas acél „I” tartót csatlakoztattak, melyek az emelendő szerkezet fölött helyezkedtek el. Természetesen a szerkezetben előzőleg ki kellett alakítani az emelőgerendákhoz való felső rögzítésnek megfelelő vasszerelést. Az emelendő súly kb. 5200 kN volt.

A vasbeton lemez egy bizonyos szintig való emelése után az emelőgerendákat áthelyezték az új vasbeton pályalemez alá. Így a pályalemez tetején el lehetett készíteni a szigetelést és a szigetelést védő aszfaltréteget.

Eközben a meglévő híd új pályalemez felőli szélső részét elbontották. A megmaradó régi hídrészen egy nyomon fennmaradhatott a forgalom. Ezután befejezték az emelést a terv szerinti magasságig.



Emelés után a szerkezetet oldalirányban közvetlen a régi híd megmaradt része mellé tolták. A toláshoz 4 keresztmetszetben 2-2 db tolópadot helyeztek el. Tolópadként 12 m hosszú, 800 mm magas acél „I” tartót építettek az új szerkezet alá. Az acél tolópad gerendái és a vasbeton szerkezet közötti 3,6 m magas teret négy, 2000 kN súly tartására méretezett acél vázszerkezettel töltötték ki. A vázszerkezet fölépítése után a pályalemezt áterhelték, majd az emelőoszlopokat leszerelték. A tolásnál használt gerendák megegyeztek az emelésnél használtakkal, tehát ugyanazokat fel lehetett használni. A szerkezet-állékonyság folyamatos biztosítására egy plusz gerendára volt szükség.



A régi szerkezet teljes (teljes útzár melletti) elbontása után az új vasbeton lemezt oldalirányban a végleges helyére tolták.

Ezután a befejező munkák miatt is egy nyomon engedték a forgalmat. A befejező munkákhoz tartozott az alépitmények felső részeinek az átalakítása, az új szerkezet megfelelő szintre való leengedése és az ideiglenes alátámasztó és mozgató berendezések eltávolítása.

Az ártéri híd építéséhez számos kiegészítő munka kapcsolódott. Az acél mederszerkezet járdakonzolának megépítésén túl teljesen új korrózióvédelem készült. A Hernád partja száraz kőrakatos védelmet kapott. A hídépítéssel egy időben Gesztely néhány állami kezelésben lévő út szakasza aszfaltszőnyeget kapott.

A híd adatai számokban

Az építés időpontja: 2004. május 17. – 2004. október 15.

Az építés költsége (az utak aszfaltozásával és azok vízelvezetésének javításával együtt): 200 millió Ft

A meder és ártéri híd teljes hossza: 87 m

Ebből a most elkészült vasbeton hídrész hossza: 39,6 m

A híd szélessége: 6,5 m kocsipálya és 2 m egyoldali gyalogjárda

A híd teherbírása: „B” osztály (40 t)

Összefoglaló

Az alkalmazott építéstechnológia legnagyobb előnye abban mutatkozott meg, hogy a felszerkezetcserehez a lehető legrövidebb teljes út-zár volt szükséges. A hosszát tekintve nem nagy híd mozgatása számos kivitelezési tapasztalatgyűjtésre adott módot a tervezőnek és kivitelezőnek egyaránt.

A híd építése nemcsak az új technológia miatt volt különleges, hanem azért is, mert a munkálatok közben a Hernádon rekord magasságú árvíz vonult le. Az árvíz időpontjában a vasbeton szerkezet emelése már megkezdődött. A tetőzésnél a félig felemelt vasbeton lemez felett folyt át a Hernád. Némi határidő módosítással elkészült a híd.

Megköszönöm dr. Szatmári Istvánnak, a technológia leírásához nyújtott segítségét, valamint a rendelkezésemre bocsátott fényképeit. Az árvizes fényképeket N. Herceg József és Sztrakon Tamás készítették.

Egyéb források:

1. Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak, Budapest 1970
2. Gesztelyi 2. Hernád-híd törzskönyve (Közútkezelő Tervtára)



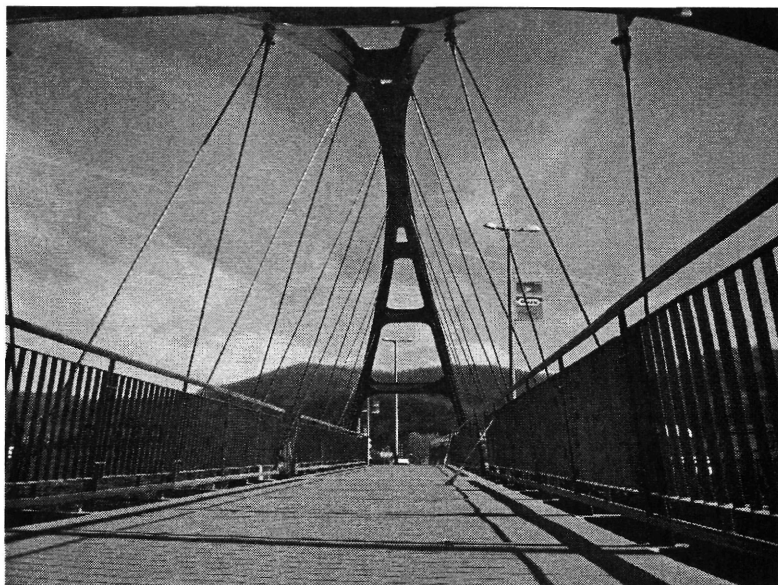
Pál Gábor *: A salgótarjáni „Tesco” gyalogos ívhíd

Előzmények

A TESCO áruházlánc salgótarjáni elemének előkészítő munkái során a közúti és gyalogos kapcsolatok tervezésekor jelentkezett az igény egy a MÁV Budapest-Salgótarján vonala feletti gyalogos, kerékpáros híd tervezésére, építésére.

Az úttervező által megválasztott nyomvonal a vasutat 58 fokban keresztezve a 21. sz. főút meglévő közúti hídjával mintegy 14 fokban szöget bezáróan, az északi oldalon közvetlenül a közúti híd hídfője mellett a déli oldalon attól mintegy 8 m távolságra vezetett.

A keresztezett vasútvonal távlati fejlesztési igényeit figyelembe véve kialakult 36 m-es támaszközre – a vasútvonal távlati villamosítására való tekintettel – mintegy 40 cm-es szerkezeti magasság állt rendelkezésre.



* ügyvezető, SpeciálTerv Kft. (pal.gabor@specialterv.hu)

Alépitmény

A híd alapozását a közúti híd szárnyfalai mögötti meredek rézsűben, „megközelíthetetlen” helyen kellett megoldani. A gyenge altalaj miatt hagyományos sicalapozás nem jöhetett szóba, cölöpöző gépnek a hídfőkhöz juttatása pedig mind a töltés, mind a vasúti pálya felől lehetetlen volt, így kútgyűrűk leásásával és kibetonozásával létrehozott mélyített sicalapot terveztünk. Ezen alapozási mód alternatíváiként megvizsgáltuk a levibrált csöccölöpös, illetve kisebb, kézi erővel mozgatható fúróval készített mikro-cölöpös megoldásokat is, végül azonban az eredeti kútalapozás valósult meg.

Felszerkezet

A felszerkezetet a rendelkezésre álló kis szerkezeti magasság miatt mindenképpen alsópályás keresztmetszeti elrendezéssel kellett kialakítani.

A vasút feletti építésre tekintettel állvány építése nem jöhetett szóba, így valamilyen egyben beemelhető szerkezetet kellett alkalmazni.

Megvizsgáltuk a tömörgerinces, a rácsos főtartós („klasszikus” vasút fölötti gyalogoshíd forma) és az ívvel merevített acélhidak alkalmazási lehetőségeit.

A tömörgerinces változatnál adódó nagy szerkezeti magasság esztétikai és a pályalemez-gerinc csatlakozásánál korróziós problémákat vetett fel, illetve – bár egyszerűen gyártható – e változatnak volt a legnagyobb acél-felhasználási igénye.

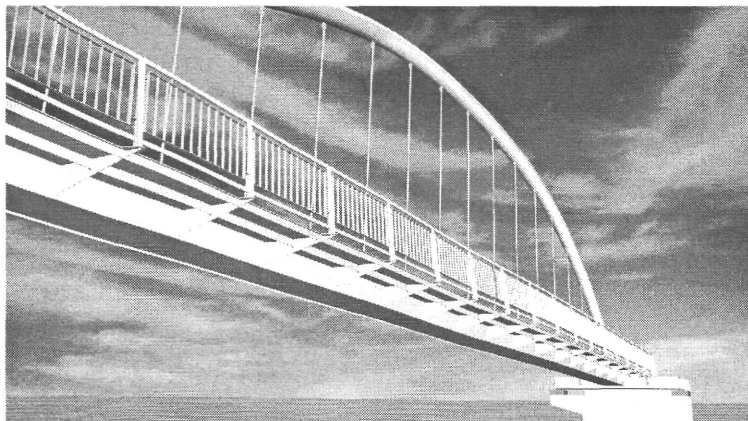
A felszerkezetet esztétikus, de nem „öncélú” szerkezettel szándékoztunk elkészíteni. Minden körülményt mérlegelve alsópályás ívhíd tervezése mellett döntöttünk ortotróp pályalemezzel. Rácsos főtartós változathoz képest kevesebb anyagmennyiséget, egyszerűbb kapcsolatokat, merevebb szerkezetet és esztétikusabb megjelenést reméltünk.

Tanulmánytervi változatok

Tanulmány szinten két fő változatot készítettünk. Az elsőben az ívet egy, hajlított, 50 cm átmérőjű vastag-falú csőszelvény adta volna, melyről lenyúló függesztőrudak a pálya közepén a két szemben haladó gyalogos-kerékpáros forgalmi irányt elválasztva adtak egyedi megjelenést a szerkezetnek.

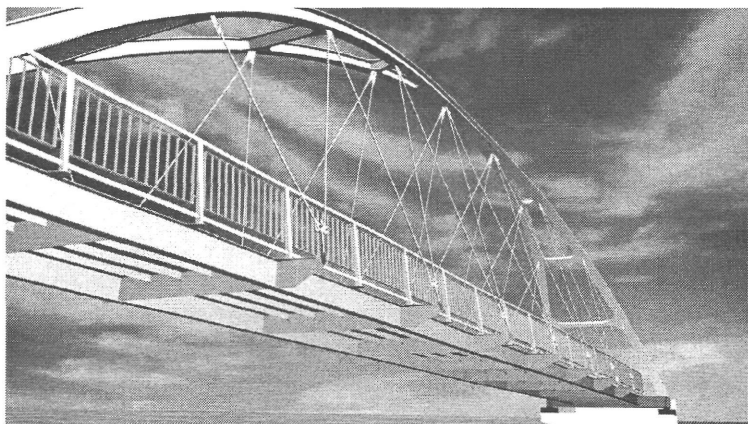
Ekkor az egy íves főtartót a megerősített végkereszttartóba való bekötésénél kell megfelelően megerősíteni a szerkezetet, illetve a középén felfüggesztett pálya miatt az esetleges féloldalas erők felvételét egy a felfüggesztés alatt futó nagy csavaró merevséget biztosító szekrényes

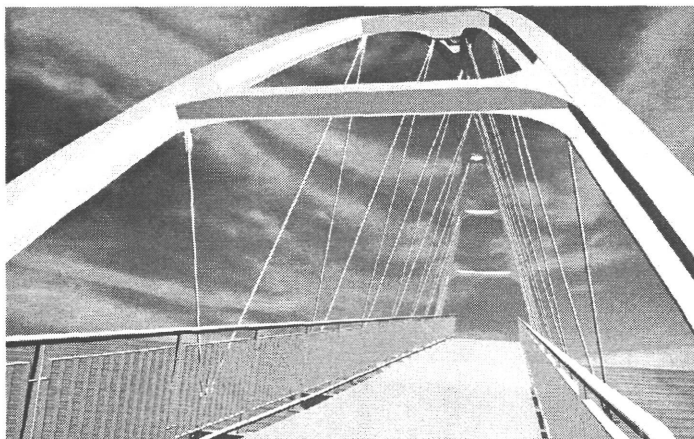
keresztmetszettel és az abból kiálló keresztirányú konzolokkal merevített ortotróp pályalemezzel kívántuk megoldani. Végül gyártástechnológiai nehézségek miatt vetettük el ezen attraktív, azonban statikailag nem a legideálisabb szerkezetet.



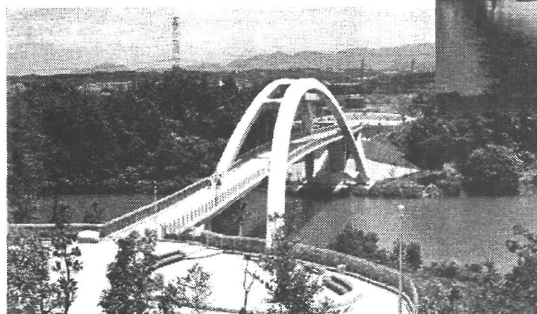
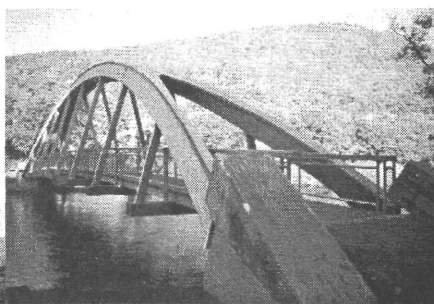
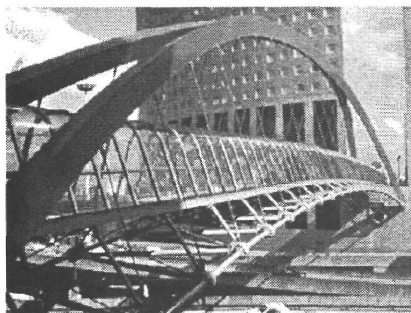
Két ív alkalmazásával és „kosárfül” alakban történő összedöntésével készült a következő változat. A kör vonalvezetésű ívek felülnézeti alaprajzukban szintén körívek.

Ekkor a szerkezet oldalirányú erőkkel szemben merevebb, nem kell szélrács, az ívek merevítik egymást, a keresztkötések Vierendeel-szerűen működnek.





Több külföldi példát is találtunk e híd típus alkalmazására a „nagy hidaktól” kezdve egészen a kisebb nyílástartományokig. Anyagukat tekintve vasbetonból és rétegelt-ragasztott fából készített hasonló híd-szerkezetre is van példa, legerjedtebb azonban a cső vagy szekrény keresztmetszetű ívekkel kialakított kosárfül ív.



A híd terhelését és geometriáját figyelembe véve statikai számításokat végeztünk, melyek eredménye igazolta, hogy az eddig látott nemzetközi példákkal ellentétben az általunk tervezett nyílástartományban nyitott szelvénnel is megoldható a kosárfül ív.

Ennek előállítása körívekhez igazodó ferde gerinclemez kivágással egyszerűen végrehajtható.

A részletes statikai vizsgálat kimutatta, hogy az erősen döntött aszimmetrikus nyitott keresztmetszet megvalósítható ugyan, azonban a függőleges gerincés változat statikailag és esztétikailag is „ideálisabb”.

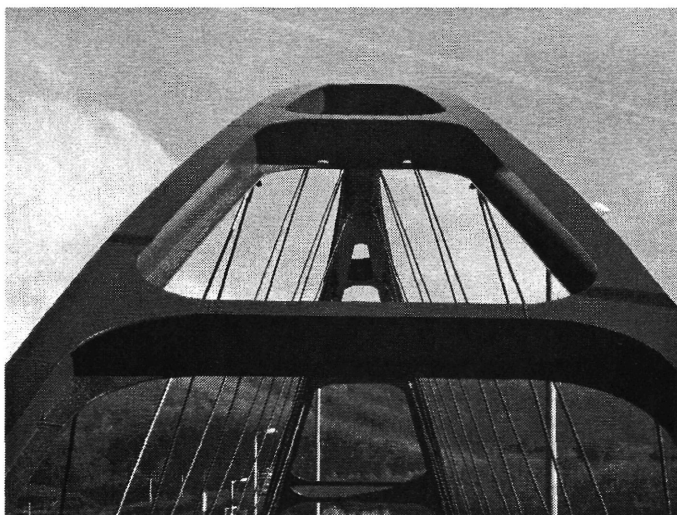
A kosárfül ívet követő függőleges gerinclemez leszabási rajzának elkészítése hagyományos módszerekkel elképzelhetetlen, így a térbeli szerkesztés két 3D-s CAD programmal történt.

A kevés elemből összeállított „tisza vonalvezetésű” szerkezet részeit is megpróbáltuk a lehető legegyszerűbbre „minimalizálni”.

„Éppen annyi anyag, amennyi kell, épp ott, ahol kell”.

A merevítő tartó keresztmetszete: 3,50 m széles 10 mm vastag lemez alul 120-10-es végigmenő bordákkal merevítve, a széleken 400-8 gerincű, 200-12 alsó övű hossztartóval és 4 m-enként kereszt-tartókkal, melyek 400-16 lemezek alsó öv nélkül. A hídvégén diafragmákkal merevített szekrény keresztmetszetű végkereszttartók készültek.

A nyitott szelvényű I keresztmetszetű ívek közepén „összeérve” szekrénykeresztmetszetet alkotnak, majd újra szétválnak „beburkolják” a hídon áthaladó szemlélt.



A függesztőrudak ferdén futnak és páronként egy csomólemmezbe kötnek, melyet menetes szár kapcsol az alatta lévő keresztartó konzolvéghez. A menetes szár felülről teszi lehetővé az alak szabályozását.

A 400-20-as alsó és felső övvel, illetve 400-16 gerinccel kialakított ív nyitott szelvényével ritka a kosárfül ívek sorában.

Építés

A szerkezet gyártása és előszerelése a MÁV-Hídépítő gyárában történt.

A le szabási rajzok „ellenőrizhetetlensége” a kivitelezőket is nyugtalanította, azonban végül „hittek” a terveknek, bár az alak ellenőrzésére mindössze az egyes gyártási elemek összeillesztése utáni szemrevételezéssel nyílt mód.



Az öveket hengerítették, a gerincet kiterítve kivágták. Egy-egy gerincdarab gyártási egységénél a gerinc hajlítása húrban mindössze 20 mm, így a már ívesre szabott és előhajlított öv középvonalával vezetették végig a gerincet. A már le szabott gerinc ívessége pedig az öv hengerlési bizonytalanságait igazította helyre. Egymást vezette a két elem. Az 7 m magas ív előszerelésnél két részre osztotta a csarnokot: a futódaruk már nem jutottak át felette. A gyártási egységek ideiglenes összeillesztésénél mutatta meg magát először a szerkezet. A két irányban

íves karcsú elemekből kialakított ívek összeállítása, hegesztési alakváltozásainak ellenére az alaktartás biztosítása komoly kihívást jelentett a kivitelezőnek.

Eredeti elképzelés szerint a vasúton helyszínrre szállított elemeket egy, a pályát megtámasztó állvány felhasználásával a helyszínen szerelték volna, azonban a kivitelezők a vasút melletti szerelőtéren a teljes készre-szerelést és a szerkezet egyben történő helyszínrre mozgatását és beemelését választották. A szállítást nem egy tréler, hanem egy előre és egy hátramenetben haladó vontató végezte.

A felszerkezetet jelentős gémkinyúlással a szomszédos közúti hídról annak kandeláberei felett átemelve juttatták a helyére.



Jóárt János* – Hajós Bence**: Pontonhidak az ezredfordulón

Miért aktuális a pontonhidakról írni az ezredforduló után? Mai napig megtalálható a hazai közúti híd palettán a pontonhíd, holott a technika már rég túlhaladta. Európa-szerte tudomásunk szerint még Újvidéken van pontonhíd, de annak telepítését a három újvidéki Duna-híd lebombázása tette szükségessé. Emellett annak kialakítása korszerű nagybárkás, két forgalmi sávot hordoz és nincs rajta súlykorlátozás. Természetesen jelen tanulmányban e korszerű pontonhidat nem mint követendő „példát” szemléljük. A hazai pontonhidak kisbárkásak, keskenyek és súlykorlátozottak. Létezésüket nem is a közlekedési igény tartja fenn, hanem a szokásjog, a „megváltoztathatatlanság”.

Nagy folyóinkon, a Dunán és Tiszán sokáig az egyetlen „állandó” átkelési lehetőséget a pontonhidak jelentették. A hídépítés fejlődése azonban hamar szinte teljesen kiszorította ezeket.

A Tiszán jelenleg három pontonhíd található (a folyásirányban Lónya – Tiszamogyorós, Tiszadob – Tiszaluc és Csongrád – Csépa). Teherbírásuk 10-10 illetve 7,5 tonna, kocsipályájuk keskeny (egy nyom széles), minden hajónál nyitni kell, valamint nem működhetnek árvízkor, jégzajlaskor és télen, forgalmuk nem haladja meg a kompátkelők kapacitását. Mindezek ellenére ezek az átkelők működnek, jelentős működési költséget emésztve. Mégis miért? A válaszokat nem műszaki területen kell keresnünk.

Jelen rövid tanulmány áttekintést kíván nyújtani a pontonhidak jelenéről, ezzel is segítve a döntéshozókat a jövő keresésében.

A három meglévő pontonhídról

A három hídszerkezet számos azonos tulajdonsággal rendelkezik. A hídszerkezet pontontestei 5 mm falvastagságú, kétcellás elemek. Az erre épített felszerkezet jellemző szabad nyílása nyílásközépeken mintegy 12 méter. A kocsipálya egy nyom széles (2,8-3,8 m), ami csak váltakozó irányú forgalmat tesz lehetővé. A pontonhidak tartozékaként, azzal párhuzamosan mindhárom helyen köteles komp működni, amely a pontonhíd teherbírását meghaladó járműveket, valamint a pontonhíd

* hídmérnök, Csongrád MÁK Kht. (joart@csongrad.kozut.hu)

** hídmérnök, Szabolcs-Szatmár-Bereg MÁK Kht. (hajos@szabolcs.kozut.hu)

üzemszüneteiben a teljes forgalmat szolgálja. A kompnak köszönhetően csak a különlegesen szélsőséges vízállások, a jégzajlás és a Tisza befagyásakor teljesen kell leállítani az átkelőt.

A befagyás, a kezdeti jégzajlás, a befagyott folyó utáni meginduló jégzajlás közti különbséget, szélsőséget csak Paganini tudta hegedűjén érzékeltetni. A révszek-vizes emberek saját bőrükön rendszeresen megélik ezt, illetve ennek látványát, a természeti erőkkel szembeni emberi tehetetlenséget. Bizony gyakran van amikor egyedüli célszerű cselekvésként MENEKÜLNI kell az előzetes megfigyelések és tapasztalatok ésszel való felméréseként. Mindez csak hatalmas vízírész-hidász gyakorlat birtokában végezhető munka. A legkisebb hiba is hatalmas emberi és anyagi károkat okozhat.

Az utóbbi évtizedben egyre fokozódó gondot okoz még az áradások utáni és a vízlépcsőknél majd a folyó kanyarulatokban szigetté összeálló hullámtéri faanyag uszadéktorlaszok romboló hatásai előli menekülés (téli elhúzódáshoz hasonlóan).

A híd teleltetése és egyéb okok miatt a rendszernek szoros tartozéka egy párhuzamos kompüzem, a legnagyobb baj és gond az időszakosság mellett a párhuzamosság az összes eszköz megtartása és lehető jókarban tartása végett.

A pontonhidak üzemeltetéséhez gyakorlott szakember háttér szükséges. Egy pontonhíd üzemeltetéséhez, a hajózás által előírt minimális technológiai létszám miatt 18-19 hidász alkalmazása szükséges!

A Tisza és a Duna kompjai, üzemeltetésük feltételei, és egyéb körülményei a gyakorlatban meglehetősen különbözőek. Az utóbbi idők hajózási jogalkotásában résztvevő szakemberek a Tiszára vonatkozó szabályozás során is nemzetközi és jelentős nagyságú hajóforgalmat feltételeztek, és ehhez igazodóan a korábbinál lényegesen összetettebb és szigorúbb jogrendszert alkottak. Az EU-csatlakozás miatti új jogszabályok teljesítéséhez szükséges felzárkóztatás forrásbiztosításával kapcsolatban viszont kételyeink lehetnek.

Az alábbi fejezetek külön-külön ismertetik a jelenleg működő pontonhidakat és azok rövid múltját, jelenét.

Pontonhíd Lónya és Tiszamogyorós között

A Lónya és Tiszamogyorós közötti révhely ősi átkelő a Tiszán. Lónya 1593-ban kapott először révjogot. Rudolf császár kiváltságot adott Lónyai György, Lónyai János, Lónyai Ferenc és Lónyai Gergely

helyi földbirtokosoknak, hogy Nagy-Lónya és Mogyorós területén a Tiszán át révet tarthassanak és azon vámot szedhessenek.

Az I. katonai térképezés idején (1782-1785) is megemlíti a térképekhez csatolt országleírásban, hogy a két község között a Tiszán komp közlekedik.

1945-ben, a háborús események után a köteles kompforgalom ismét megindult. Az átkelőnél ma egy 20 tonna teherbírású, motoros meghajtású köteles komp van, amely 1997 óta a pontonhíd tartozéka.

A pontonhíd telepítését Szűcs M. Sándor országgyűlési képviselő, református lelkész 1990-ben kezdeményezte az országhatár és a Tisza közé beékelte észak-beregi térség megközelíthetőségének javítására. Az első elképzelések TS uszályhíd létesítéséről szóltak Aranyosapáti és Tiszaadony között. A telepítési és működési költségek biztosítatlansága miatt a kezdeményezés több évre megtorpant.

1994 októberében megépült a cigándi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd, átadásával megszűnt a korábbi dombrádi pontonhídüzem. E pontonhíd felszabadulásával, illetve a TS uszályok Tiszáról időközben bekövetkezett elhajozásával pontonhíd telepítése a dombrádi szerkezet felújításával vált reálissá.

A 182,5 m hosszú dombrádi pontonhídnek 14 nyílása volt, 4 állandó alépitménnyel (hídfők és azokhoz kapcsolódó egy-egy pillér. A híd főtartó hosszai rendre az alábbiak voltak: 12,8 + 21,8 + 12,2 + 12,2 + (12,2 + 10,6 + 12,2) + 12,4 + 9,0 + 9,0 + 10,4 + 12,2 + 21,8 + 12,8 m. A 34,9 m széles nyitható hajózányírást zárójellel jelöltük. A két 21,8 m hosszú bejáró nyílás végeire a szomszédos nyílások feltámaszkodtak. Ez a két nyílás biztosította a vízszintingadozás követését. A 21,8 m hosszú nyílások vége alatt páros-ponton, az összes többi helyen szólóponton vette át a terhelést.

A dombrádi pontonhíd új helyen való továbbüzemeltetésére további lehetséges helyszíneként Olcsvaapáti, Balsa, illetve Aranyosapáti közvetlen alternatívájaként Lónya merült föl. A működési feltételek biztosítására egyedül Lónya esetében volt határozott helyi kezdeményezés, így végül az úszóhíd ide kerülhetett.

A pontonhidat a szakminiszter 1995. augusztus 4-én az állami céltartalék kezelő-hasznosító (KHVT) Kht. rendelkezési állományába sorolta. A híd kezelésére a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat, a Bereg Térségi Fejlesztési Társulás, Tisza-mogyorós és Lónya községek önkormányzata 1995. október 20-án közös társaságot alapított Bereg-Szabolcs Híd Kht. (BESZHÍD Kht.) néven. A céltarta-

lék-kezelő Kht. megbízásából, közbeszerzési eljárás keretében az Észak-Magyarországi Vízügyi Igazgatóság a hídszerkezetet Tiszalökön felújította. A céltartalék-kezelő Kht-tól a BESZHÍD Kht. pontonhidat bérbe vette. A híd telepítése, a hozzájáró utak és hídfők építése állami támogatásból valósult meg.

A pontonhidat 1997 augusztusában a forgalomnak átadták.

A Tisza 650,7 folyamkilométerében fekvő pontonhíd üzemeltetése időszakos. Jégzajlás előtt ugyanis el kell bontani és a hidtagokat telelőbe kell vontatni. A híd jellemzően március-áprilistól november-decemberig üzemelhet, kedvező vízállás esetén.

A pontonhíd üzemszünetei alatt a hidat köteles komp helyettesíti, amelynek feljáró útjai folyásirányban felfelé 57,5 méterre vannak.

A hajóforgalmat a hajózó nyílás (a 47,1 m hosszú kiúszó tag) ideiglenes megnyitásával biztosítják. A sportolók részére 8,56 m szélességű, 1,0 méter magasságú nyílás van kitáblázva.

A hídról a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Tartalékgazdálkodási (KHVT) Kht. 1996-ban jóváhagyott kiviteli tervet készített, amely az üzemeltetők rendelkezésére áll. A kiviteli tervhez képest a pontonhidat csak csökkentett műszaki tartalommal telepítették. A kiviteli terv tartalmazza a pontonhíd részletes üzemeltetési szabályzatát is. Elmaradt a magasvízi hídfők és az azokhoz csatlakozó ártéri fix nyílások megépítése. A kezelőnek záradékolt kiviteli tervdokumentációja nincs.

A pontonhíd szerkezetileg egy-egy lejáróhídból (21,8 m), ezekhez csatlakozó fixtagokból (2 x 12,2 m) és a teljesértékűen folytatólágossá tett négynyílású hajózőnyílásból áll (47,1 m). A lejáróhidak az egyik végükön acélcölöpözésű hídfőre (tervdokumentáció szerinti alacsonyvízi), másik végükön pedig a legközelebbi ponton páron kialakított teherelosztó acél máglyára támaszkodnak. A lejáróhidakhoz csatlakozó fixtagok a lejáróhíd tartóvégére, illetve a hajózőnyílással azonosan a pontonelemekre épített fa máglyaszerkezetekre támaszkodnak. A fixtagok kétnyílásúak, középen együtdolgozás nélküli páros ponton alátámasztással, pontononként független máglyaszerkezettel.

A hajózőnyílás határain ál-páros pontonok vannak, majd a hajózőnyílást szimpla pontonok hordozzák. Az egyes pontonok fa máglyaszerkezetei azonos kialakításúak, különbség egyedül magasságukban van, a fixtagok 2-2 nyílása a mederközép felé enyhe relatív esésben van, a hajózőnyílás relatív vízszintes.

A pontonhíd összesen 15 pontontagból áll, melyből 2-2 db valódi párosponton teherelosztó acél máglyával, 2-2 db ál-páros ponton

együtt dolgoztatás nélküli, 2-2 db a hajózőnyílás miatt egymás melletti, és 3 db teljesen szóló ponton. A 15 üzemi pontonon kívül 7 db tartalék ponton van, melyek közül a kezelők 2-2 darabot folyamatosan a lejáróhidak alatt tartanak, hogy hirtelen vízszintemelkedés esetén a lejáróhidak biztonságos kiemeléséhez kéznél legyenek. Összesen tehát a pontonhidnak 22 pontoneleme van.

A pontonhid 1997-ben elvégzett felújítása során valamennyi ponton korrózióvédelmét felújították, az iratok szerint egy réteg Rapid cinkkromátos alapozóval és két réteg Durol-222 zománcfestékkel.

A pontonhid hídtengelyben tartását és az úszó hídrészek mozgatását géphajó segítségével a pontonokra telepített lehorgonyzott drótköteles csörlők biztosítják. Öt pontonon van orr- és farcsörlő, hét pontonon van csak orrcsörlő, valamint egy pontonon van csak farcsörlő. Egy csörlőt az alvízi jobbpartra telepítve a hídnyitás megkönnyítésére használnak.

A mintegy 30 m³-es pontonok azonos kialakításúak, 8,0 x 3,5 x 1,3 m befoglaló méretűek (ún. „Román” pontonok). Az úszótestek kétcellásak, egy közbenső vízzáró válaszfallal. A ponton elején és végén egy-egy lebézőnyílás van. Valamennyi ponton magashomlokú orrkialakítású, azaz a fenéklemez orr részének ferde lecsapása a vízből nem emelkedik ki, ez az uszadékok feltartóztatásában igen kedvezőtlen.

A lejáróhidak két, egymástól 3,0 m-re lévő IPB-800-as főtartóját hat I240-es, illetve I300-as keresztartó köti össze. A hídtengelyben a pályát közbenső I300-as hosszartó is alátámasztja. Az összes többi nyílásnak három I400-as főtartója van. A hajózőnyílasba eső egyik nyílás főtartóinak korábbi beépítésből származó okból az alsó övét rálemezezéssel megerősítették.

A keresztirányú 2"-os (5 cm) fa pályapallózat terheit hat lapjára fektetett (200x100x8 mm) alumínium zártszelvényű hosszartó, majd élére állított (100x200x8 mm) alumínium keresztartók közvetítik. Minden harmadik keresztartó a 4 m-es pályaszélességen 1-1 m-rel túlnyúlik az acél zártszelvényű korlát megtámasztásához.

A kiemelt kezelőjárda pallózatát két-két élére állított 200x50x8 mm-es „U” szelvényű hosszartó hordozza. A kocsi-pálya és a kezelőjárda pallózatát hidegen hajlított „Z” profilú lemezek rögzítik, igen gyenge kialakítású csavarkapcsolattal.

A kocsi-pálya szélessége 2,8 m, amelyhez két oldalon 0,6-0,6 m széles kezelőjárda csatlakozik. Ezekon kívül helyezkedik el az acél zártszelvényű korlát. A korlát összesen három vízszintes csőtagból áll, a kézlécet is beleértve.

A hídfők saruszerkezetei, valamint a bejáróhidakra ráültetett fixtag támaszainak sarui korlátozott hosszmozgást, illetve szögelfordulást (vízszintes síkban) engednek. Ezen kívül a hajózónyílások széleinek ovális (stadion) alakú csapreteszei szintén engednek hosszirányú dilatálást. A lejáróhidak mindkét végében és a hajózónyílás szélein acél csapólemezes dilatációs szerkezetek vannak.

A hídon 10 tonnás súlykorlátozás, 5 km/órás sebességkorlátozás és valamennyi gépkocsi részére 50 m legkisebb követési távolság van táblákon előírva. Az egy kocsinyom széles hídpályára „vigyázz útszűkület” tábla figyelmeztet.

A hidat üzemelő Beszhid Kht. a pontonhid 1997-es átadása óta díjat szed. Az átkelési díjak: juh, kecske: 30 Ft; gyalogos, ló, szarvasmarha: 50 Ft; motorkerékpár: 100 Ft; lovasfogat: 200 Ft; személygépkocsi, utánfutó, pótkocsi: 300 Ft; tehergépkocsi, mikrobusz, erőgép: 400 Ft. Kizárólag Lónya és Tiszaújlak lakosai részére kedvezményes bérlet váltása lehetséges, melynek éves díja járműre szólóan 4000 Ft, névre szólóan 9000 Ft. A díjbevételekből számított napi átkelések száma 400-500, az átlagos napi forgalom tehát 225 egységjárműre becsülhető. Átlagosan 60-70 darab bérlet van évente forgalomban.

Pontonhid Tiszadob és Tiszaluc között

A tiszadobi Pontonhid a 3612. jelű tiszaluc – nagycserkeszi összekötő út 8+190 kmsz-ben van (a híd törzsszáma 3917). A Tiszát Tiszadob külterületén az 500+100 fkm-ben keresztezi.

Polgáron az utolsó polgári pontonhid 1942-ben vált feleslegessé az állandó híd megépítésével. Azonban helyi lobbí a feleslegessé vált úszó szerkezetet megőrizte Tiszadobon – mind a mai napig. Tiszadob ősi átkelő hely, a legkorábbi hivatkozás Anonymus Gestájában olvasható. A jelenlegi híd helyén 1942-től üzemel pontonhid, amikor a polgári állandó híd megépítése után az ott felszabaduló ideiglenes hidat áthelyezték Tiszadobra.

A hidat a német hadsereg 1944 őszén felrobbantotta, újjáépítésére 1949-ben került sor. A szerkezet mai formáját az 1986. évi átépítéskor kapta. 1986-ban a pontonok közti acél hossztartók fölötti fa keresztartókat alumínium tartókra cserélték.

A pontonhid üzemeltetése időszakos. Jégzajlás előtt ugyanis el kell bontani és a hidtagokat téli telelőbe kell vontatni. Általában áprilistól decemberig üzemel, de az üzemeltetést a jelentősebb árhullámok is korlátozzák.

A Tiszán jellemző szélsőséges vízállások idején történő alkalmazást az alacsonyvízi hídfőről a magasvízi hídfőre, vagy a magasvízi hídfőről az alacsonyvízi hídfőre való átállás teszi lehetővé.

A hajóforgalmat a hajózó nyílás (a 49 m hosszú kiúszó tag) ideiglenes megnyitásával biztosítják.

A pontonhidat minden év tavaszán – az üzembe helyezéskor – próbaterhelik. A 12 tonnás terhelőjármű (20% túlterhelés) áthaladása-kor méri a pontonok merülését, amelyeknek ekkor is több mint 30 cm-rel ki kell emelkednie a vízből.

Téli időszakban a pontonhidat komp helyettesíti, amelynek folyásirányban lefelé kb. 100 m-re külön kisvízi és nagyvízi le-, illetve feljáró útja van.

A hídról az Uvaterv 1956-ban vázlatos felvételi tervet készített, amely az Üzemeltetők rendelkezésére áll.

A Nyírterv 1984-ben javaslatot tett a híd teherbírásának növelésére, de a javaslat nem valósult meg.

A pontonhíd jóváhagyott fenntartási tervdokumentációja 1998-ban készült el.

A pontonhíd üzemeltetése a vonatkozó utasítás szerint, kitűnő szervezettséggel történik. Rendszeres és jó a kapcsolat a Tiszalöki Erőművel, így a hirtelen vízszintváltozásokról többnyire előre értesülnek. Hirtelen áradások során azonban az uszadék felhalmozódásakor (feltorlódásakor a pontonok előtt) a kezelőknek rendkívüli és igen hősies munkát (kárelhárítást) kell végezniük.

A pontonhíd szerkezetiileg egy-egy fel-, illetve lejáróhídból és a tulajdonképpeni pontonhídból áll. A 30 m támaszközü acélrácsozatú fel-, illetve lejáróhidak az egyik végükön a kis-, vagy nagyvízi hídfőkre, másik végükön pedig a legközelebbi pontonra (ponton párra) támaszkodnak. A tulajdonképpeni pontonhíd viszont a 10 db úszótagból (a 30 m³-es pontonokból) és az azokra támaszkodó vegyes (acél, alumínium és fa) anyagú felépítményből áll.

A híd parti tagjai (a fel-, illetve lejáróhidak) ún. Herbert hidak. Támaszközüik: 30-30 m. A főtartójuk az osztrák-magyar monarchiabeli hadihíd, háromövű, térbeli acél rácsozattal, csuklós csomóponti kapcsolatokkal. Kereszttartóik I-340-es szegecselt gerinclemezes tartók, hossztartóik pedig I-160-as szegecselt tartók.

Az acéllemezéből készült 3,5x8,0 m-es úszótagok (pontonok) vízki-szorítása 30 m³. Az üzemben lévő pontonok darabszáma 16 (5 iker és 6

szóló). Minden ponton orr- és farcsörlővel van ellátva. Az esetleges meghibásodás esetére 1+4 db tartalékponton áll rendelkezésre.

A felszerkezetet a pontonok felett alumínium zárt szelvényekből készült máglya támasztja alá.

A pontonokra támaszkodó hidnyílások 4-4 db I-400-as hengerelt főtartókból, az ezekre fektetett 100x200x8 mm-es alumínium keresztgerendákból és I-300-as acél végkereszttartókból állnak. A pallóterítést a kereszttartók felett 9 db, nyílásukkal lefelé fordított 200x50x8 mm-es U szelvényű hossztartó tartja.

A hídon végig egyrétegű, 2"-os keresztirányú keményfa palló burkolat van.

A kocsipálya szélessége 2,70 m (a Herbert hídon), illetve 2,80 m (a Herbert hidak között), amelyhez kétoldalt kiemelt szegélysáv csatlakozik. Ennek szélessége az úszó hídrészen 0,65-0,65 m, a Herbert hídon pedig 0,85-0,85 m, de az utóbbiból a hasznos szélesség (a ferde rácsrudak miatt) csak mintegy 0,4-0,4 m.

A korlát alumínium zárt szelvényből készült.

A Herbert hidak végein, valamint a fix és a kiúszó tagok között csuklók, illetve acél csúszólemezes dilatációs szerkezetek vannak.

A vasbeton hídfőnek vert vasbeton cölöp alapozása van.

A pontonhíd kis-, illetve nagyvízi hídfőjében a Herbert hídtágok megemelését és keresztirányú mozgatását átemelő berendezés biztosítja, amely rácsos acéloszlopokra telepített csigasoros emelő csörlőkből és a hídtengelyre merőleges acélgerenda áthúzópályából áll.

A pontonhíd hídtengelyben tartását és az úszó hídrészek mozgatását egyrészt a parti drótköteles csörlők, másrészt a pontonokon telepített lehorgonyzott drótköteles csörlők biztosítják.

Az összesen 169,0 m támaszhosszat a bal parttól a jobb felé haladva 30,0 m Herbert híd + 11,7 m kis fix tag + 49,0 m kiúszó tag (hajózó nyílás) + 48,3 m nagy fix tag + 30,0 m Herbert híd alkotja.

A támaszközök, illetve a pontonközepek (esetenként a pontonpárközepek) távolsága a szelvényezés irányában rendre: 30,0 + 11,7 + 12,3 + 2 x 12,2 + 12,3 + 3 x 12,2 + 11,7 + 30,0 m, összesen 169,0 m.

A hídon 10 tonnás súlykorlátozás, 5 km/órás sebességkorlátozás és tehergépkocsi részére 100 m legkisebb követési távolság van táblákon előírva.

Pontonhíd Csongrád és Csépa között

A pontonhíd a 4513 j. csépa – csongrádi összekötő út 12+515 km szelvényében keresztezi a Tiszát (247,2 fkm szelvény). A közút neve alapján illene Csépa-Csongrád elnevezést használni, azonban az átkelő tradicionálisan Csongrádhoz kötődik és közigazgatásilag is az ő területén található.

A ma is üzemelő hídszerkezet építési éve 1957, teherbírása 7,5 tonna, szélességi beosztása $(0,2)+3,20+(0,2)$ m, teljes hossza 200 m, legnagyobb szabadnyílása 12,9 m, hasznos hídfelülete 717 m^2 , hídnyílások (mezők) száma 19, domborulata és homorulata a hídmezők mozgatásával változik. Hossz-szelvényileg 15 fokos törésszög előfordulhat, a legnagyobb emelkedő a hídon 5,7 %, míg a hozzávezető úton 6 %. A híd előtt a súlykorlátozást és az 5 km/ó sebességkorlátozást tábla jelzi. A váltakozó irányú forgalmat kézi vezérlésű jelzőlámpával szabályozzák. A híd a Tisza folyót a 242,2 folyamkilóméterben keresztezi, ahol az árvédelmi töltések közötti távolság 850 m. Mintegy 100 m sugarú vízszintes ívnek megfelelő töréssel lehet – közvetlen a lakott terület szélén lévő 40 km/ó sebességkorlátozású útszakaszon keresztül – az egyébként egyenes hidat megközelíteni.

A pontonhíd tradicionális, régi átkelőhely, a jelenlegi közvetlen elődjének az 1932. után újjáépített fa hajóhidat kell tekinteni, mely ezen a nyomvonalon, egyező támaszkiosztással, 4 tonna teherbírással és már akkor is úgynevezett bakos hajókkal (állítható kocsipályaszinttel) volt kialakítva. 1944-ben háborús cselekmények során jelentős részét megrongálták, megsemmisítették, az idő teltével a maradék állapota is lényegesen romlott. A hidat 1949-ben ideiglenesen újjáépítették, amikor a parti bakokokat már hengerelt acélszelvényekből készítették (tölgyfa hiánya miatt) és 6 db vas félponton került a hajózási kapunyílásba, ráépített pályával, a változtatható pályaszintes megoldáshoz képest viszalépésként.

1950-ben a városi tulajdonú hajóhid állami tulajdonba került. A nem kifogástalan állapot, sőt ennek romlása és teherbírás elégtelenség miatt a korszerűsítési tervet az Uvaterv készítette (Dóra Tibor, Habinyák Antal) és a KPM IX/2. Hídosztálya (Dr. Haviár Győző, Lébényi László) hagyta jóvá, kivitelezője a Hídepítő-Közgép Vállalat (Kiss István) lett.

A korszerűsítés lényege: a szinte mindenütt acél anyagra való áttérés és a háborús hídhelyreállítások utáni hátramaradt, bontott (provizórikus) anyagkészletek (fel)használása.

1956-ra készült el a jelenlegi formájában lényegében ma is meglévő szerkezet (hivatalos forgalomba állítása áthúzódott 1957-re).

20 alátámasztásból 11 fix-járom, a többi zárt-fedélzetű acél ponton. A fix alátámasztások tölgyfa cölöpjei (mint vert cölöpalapok cca. 6 m hosszal) terepszint közelben visszavágásra kerültek, rájuk monolit beton fejbe ágyazottan összetett, hengerelt acélszelvényekből felépítményi oszlopok készültek.

(3 „cölöp” van egy oszlop alatt, az oszlop-párok közül egymással összekötve csak az elővízfolyáshoz legközelebb esők vannak, a többiek oldaltól hengerelt acélszelvényekkel támasztották ki, hídtegelvény irányban az oszlopokat L-szelvényű acél-párral „hátra fűzték, horgonyozták”). A fix támaszok egymástól mért távolsága 9-9,2 m.

Az acél sor-pontonok eredeti fő méretei: 8,0 x 3,50 x 1,25 m.

Ezek egymás mellett (párban) kerültek alkalmazásra. A parti fix támaszhoz legközelebbi ponton egymagában, de nagyobb 10,0 x 4,0 x 1,25 m méretével támasztja alá az itt még rövid 9,2 m-es hídmezőket.

A pontonok fedélzetén talpgerendákra – a fixekhez hasonló, de más szelvényekből – összetett, hengerelt acélszelvényű szintén létrafogas bak-oszlopok annak telepítve.

A bak-oszlop párok tartják a „létrafog-hézagokba” illeszkedő és illeszthető, rövid reteszelő gerendák segítségével a kettős „U” szelvényű keresztartókat.

Ezekre a keresztartókra támaszkodnak a felszerkezeti elemek, a gerendarács főtartójú hídmezők, melyek kéttámaszúak, illetve konzolos kéttámaszúak (helyenként) és végeik egymáshoz csuklósan csatoltak.

Az úszó alépítmények hídmezőkből hatnak a hossza 13,4 m.

A rövid gerendarácsok 6-9 db I 240-es hengerelt acélszelvényű gerendából, a hosszúak 4 db I 280-as szelvényből, de alsó feszítőműves gyámolítású gerendából állnak. A rácsgerendák támaszközelben inkább csak távtartásra szolgáló „keresztartókkal” összefogottak, a rövidiek közepén 1 db, a hosszúak középre szimmetrikusan 2 db, kengyelekkel össze(fel)szorított keresztartóval rendelkeznek.

A gerendarácsok tetején közvetlen keresztbe fektetett jellemzően 10 cm vastag fa (keményfa) gerenda borítás szolgál kocspályaként (kerékvető gerendával és egyéb módon leszorítva).

A pontonsort hídtegelvény irányban (a bakoszlopok vonalában) gerendasor fűzi össze (távolságot tart és korlátozott csuklómozgással, valamint hajlító alakváltozással a koncentrált teher több ponton közötti megoszlásában, a süllyedéskülönbség csökkentésében közrejátszik).

A hídnak a folyó sodrásával szembeni egyenes vonalban tartását a mederfenékre, előre vetett horgonyzással, kötélzetének a ponton-orrokon lévő fedélzeti csörlőkkel való hossz-szabályozásával lehet biztosítani.

Egyidejűleg előforduló heves, a folyás iránnyal ellentétes szél (alszél) és mérsékelt sebességű vízfolyás esetére szükséges a híd hátrahorgonyzása is (előretartás – egyéb funkciókkal együtt – 8 db, hátrtartás 2 db kötéllel).

A hídnál a sodrással-széllal szembeni és a fix hídfőkkel való állandó egyvonalban tartás, a vízszint-ingadozás miatti kötélzet-hosszváltoztatások szisztematikusak és gyakoriak (egyebekben kívül ezért praktikus a csörlőzések megoldás, no meg a fellépő erőhatások és az emberi erő kifejtő képesség közti különbség áthidalása miatt).

A folyó vízszintjének ingadozása a kocsipálya szintjét változtatja, a part a „fix-pont” pedig egymagasságban áll. Nagyon alacsony vízállásnál a partéltől 5-6 m mélyen van a vízszint. Ha a pontonok fedélzetén fix telepítésű lenne a kocsipálya, csak rendkívül meredek úton lehetne reája bejutni, majd róla felkapaszkodni.

A létrafogás, ill. foghézagos bakolások lehetővé teszik, hogy alacsony vízálláskor a ponton-fedélzet fölé mintegy 3 m-re emelhető legyen a kocsipálya szintje és így csökkenjen a lejtő és emelkedő meredeksége. Hogy a csongrádi pontonhíd ezt tudja, ez a legfőbb kurióza. Polgári igényt elégít ki (uszályhíd, katonai pontonhíd ezt a „tudományt” csak több, legalább 2 db különböző magasságon lévő hídfővel és ekkor már legalább 2 db vonalban való elhelyezkedéssel, hozzávezető úttal lenne képes teljesíteni, mint Tiszadob – Tiszaluc között.)

A létrafog-hézag bakos felmenő szerkezeteken a magassági szabályozás módszere az, hogy az éppen dolgozó reteszgerendán nyugszik a felszerkezet, egy segéd reteszgerendának a dolgozó feletti behelyezésével, ennek és emelőműnek a segítségével a dolgozó reteszgerendáról való felszerkezet leemelése után a dolgozó retesz kiemelhető és a felszerkezet 1 db létrafoggal feljebb emelhető vagy 1 db létrafoggal lejjebb süllyeszthető, természetesen a célhelyre a reteszgerenda alkalmasan áthelyezendő.

Az emelési művelet terheletlen hídon, többnyire a pályán tartózkodó és dolgozó kezelőszemélyzet munkájával, praktikus célszerszám, szerkezeti elemek és hidraulikus sajtó segítségével történik (néhány

perc alatt egy foknyi mozdítás, majd forgalom áteresztés és újabb ciklus).

A hajózási kapu kinyitása és becsukása a pontonhíd kezelésének viszonylag rendszeres, legmunkaigényesebb és legbonyolultabb, legfelölősségteljesebb művelete a kezelőszemélyzet számára. Manapság az 53 m széles hajózási kapu nyitása 3-5 perc, becsukása 15-25 perc, gyakorisága átlagosan 0,5/nap, létszám igénye 4 fő, a viszonylag gyors becsukás feltétele a mintegy 60 kW teljesítményű úszó munkagép (kisgéphajó). A kinyitáskor a folyóvíz sodrási energiája kihasználásra kerül, becsukáskor ennek ellentettjét kell (célszerű géppel) kifejtetni (ha motorgép nincs, emberi erővel, kézi csörlőzéssel és ennek megfelelően hosszabb időtartammal).

Mérsékelt éghajlati övezetben a folyóvizek télen befagynak és gyakorlatilag folyóelzárást jelentő pontonhidat a befagyott folyóállapot, előtti és utáni jégzajlás ellen a mai technikai szinten megvédeni nem lehet, ezért télre menedékkikötőbe kell az úszóműves részt állítani (dec. 15.-márc. 10. között). Ez az évi egyszeri szét és összeszerelés alkalmanként a teljes kezelőszemélyzet másfél-két nappali műszakját, munkavégzését igényli.

Ekkor a mintegy 200 tonnányi tömegű úszóműves részt kell megmozgatni, 4 egységnyi darabban és a csatolásokat, horgonyzásokat bontani-elkészíteni, biztonsági és környezeti munkákat elvégezni, közben lehetőleg a forgalmat legkevésbé hátráltatni, ellehetetlenítését elkerülni.

A 35-40 tonna összteherhordó képességű komp összsúlya a hordóképességével azonos, fő méretei 22,1 x 6,4 x 1,0 m, 1966-ban épített acélszerkezet, melyet ún. kötélvezetési üzemmódban használnak (kisgéphajó segít a gyors fordulók lebonyolításában, amelynek maximális sebessége 3 forduló/óra, gyakorlata 2 forduló/óra). A komp segít a pontonhíd karbantartási és/vagy javítási munkáinak időszaka alatt a forgalom lebonyolításában.

A hullámteret meghaladó vízállásnál négy v. több kerekos közúti jármű átkelés szünetel (ez évi 2-4 hét), amikor személytől motorkerékpárig terjedő átszállítás céljából kis merülésű, 5 tonnáig terhelhető úszómű (alkalmatosság, dereglye) és kishajó erőforrás segítségével révközlekedést kell lebonyolítani.

Az üzem működését engedélyek szabályozzák, hatóságok vizsgálják, szemlézik, üzemeltetési és technológiai utasítások segítik a dolgozókat. A munkafajták meglehetősen széles körébe és változatos

helyzeteibe való begyakorlás időigényes, sem fizikailag, sem szellemileg nem könnyű igazán jól csinálni.

A folyamatos üzem teljes kezelői létszáma 21 fő, rendkívülien előmunka igényes és magas üzemeltetési és fenntartási igényű az objektum (sokan így tartják, de a hajdani beruházás minimum szintje miatti silány állapotra és a körülményekre semmit nem tekintenek). Igen problematikus a haszon-lecsapódási szférának nem tetszés szerinti alakíthatósága, a ráfordítások egy helyről származásával szemben. Az átkelés használata díjtalan, a forgalma abszolút megítélésben nem nagy és lokális.

A három hazai pontonhíd jövőképe

A hazai pontonhidak jövőjét ugyan nehéz megjósolni, azonban a hatályos jogrendszer és gazdasági körülmények alapján lehetnek elképzeléseink. Új pontonhíd létesítését a jogszabály csak rendkívül indokolt esetben engedi, bár a legjózanabb szakmai érvek is sarokba kerülhetnek kellő politikai ellenszélben, mint az volt a pontonhidak több évszázados fejlődéstörténetében is.

A bevezetőben élesen szembeállítottuk az újvidéki Duna-pontonhidat a Tiszán úszó kistestvéreivel. Igaz, ezen összevetést megtehetnénk a hazai fejlesztésű TS uszályhíddal kapcsolatosan is. E szintén nagybárkás pontonhidat eddig csak katonai és építési provizórikus jelleggel alkalmazták. Jellemző e tényre, hogy a bárkák közül számos hídépítéseknel szolgál, elsősorban a nagyatmérőjű folyami cölöpözéseknél. A TS uszályok csak egy nyom szélesek, azonban súlykorlátozás nélkül szolgálhatják a közúti forgalmat. Az, hogy ezen uszályok több évtizede rendelkezésre állnak, ám a három tiszai pontonhíd közül komolyabban sehol sem merült fel alkalmazásuk, tisztán mutatja a pontonhidak gazdaságtalanságát. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a TS uszály vitathatatlan előnyei mellett hátrányos tulajdonságokkal is bír, elsősorban a Tiszán oly jellemző uszadékokkal szembeni kimondottan kedvezőtlen viselkedése miatt.

Visszatérve a három üzemelő pontonhíd eshetőségeire a gazdasági alaphelyzet kettős arcot mutat. Kettő az országos közút „részeként” ingyenes, míg egynél az üzemeltető díjat szed. Kinek van „igaza”? A pontonhíd az eddig felvázolt okok után luxusnak tekinthető a komppal szemben, míg az állandó híddal szemben csupán csenevész megoldás. Ha a pontonhíd a komp alternatívája, ami a jelen három esetben a csekély forgalom alapján fennáll, akkor a pontonhíd üzemeltetését inkább díjszedésből, semmint extra állami forrásból kívánatos végezni. Itt kell

megemlítenünk, hogy a pontonhíd a komppal szemben két jelentős előnnyel bír: nem kell kivárni a komp fordulóidejét (5-15 perc) és a komppal szemben éjszaka is üzemelhet. Ezen utóbbi előny a kompközlekedésre vonatkozó jogszabály-módosítással bizonyosan elosztható, hiszen az éjszakai kompozásnak nincs jelentős műszaki akadálya, természetesen számos fejlesztést, szervezést igényel.

A pontonhíd probléma végleges megoldása állandó híd építésével megoldható, azonban új állandó híd helyének kiválasztása jellemzően független az üzemelő pontonhíd helyétől. Ha pedig a pontonhíd áttelepítéssel átvészeli az új híd megépültét, a pontonhíd probléma csak újra-termelődik, mint az szintén több alkalommal megesett már a hazai pontonhíd-történelemben.

A pontonhidak tartozékaként működő köteles kompok ma teljesen bizonytalan jövője a pontonhidak jövőjétől elválaszthatatlan. A jelenlegi köteles kompüzem igen optimális révközlekedési szempontból, „csupán” a szabad hajóforgalmat akadályozza. A kompkötél alternatívái (magasvezetés, mélyvezetés, géphajós komptest, önjáró komp) mind problémák sorát veti fel, melyek nem csak gazdasági jellegűek. Egyik valós gond a komp fordulóidejének jelentős hosszabbodása, ami a komp átkelés teljesítményét rontja, illetve korlátozza. E problémakör teljes bemutatására nem térünk ki, azonban a kompprobléma megoldása akár a pontonhíd kiváltását is eredményezheti. A jelenleg üzemelő három tiszai pontonhíd forgalmát bizonyosan hosszú távon szolgálná önállóan (azaz pontonhíd nélkül) egy új, korszerű, nagy teherbírású és teljesítőképességű komp. E megoldás előnye, hogy költségigénye elfogadható lehet és a szokásjoggal összeütköző pontonhíd-felszámolás élet csökkenti a komp minőségi színvonal emelése.

Mint jelen tanulmányból is kitetszik, a téma igen szövevényes és számos kutatásra-közlésre méltó részterületet ölel fel. Az eddigi igen szegényes pontonhíd irodalom hiányán reményeink szerint valamelyest enyhít írásunk, azonban további cikkek, kitekintések szükségesek. Ezek közül itt csak két interdiszciplináris terület említünk példaként, a pontonhidak üzemeltetésétől elválaszthatatlan hidro-fizikát vagy éppenséggel a hidüzemeltetésben a mai napig használatos szókincset (hogyan is fagy be a folyó?, -0,2 Celsius foknál pillézik, jégkristályok, jégtáblák... vagy a hidász nyelvhasználat klasszikusan szép magyar kifejezései: ré, rév, dereglye, lenta, burcsella (Szegeden), billenőhíd-zsámoly, süveggerenda, superolás-hajóácskodás, borda, gerinc, burkony, tat, timonykormány, evező-kormánylapát, vízszélgerenda, pisztoly...).

Az aktuális jogi szabályozás útvesztőiben, a követelmények

Az alábbiakban rövid bepillantást kívánunk adni a pontonhíd üzemmenetre vonatkozó jogszabály erdő érdekesebb pontjaiba.

A **2000. évi XLII. törvény** szerint:

- 3.§. a) **helyi közkomp** működőképességének a biztosítása **önkormányzati** feladat.
- 24.§ (1) ...komp...üzembentartója számára ... **hajó-felelősség-biztosítás** kötelező. (hatályba lépés később)
- 26.§ (1) Úszólétesítményt csak külön jogszabályban meghatározott **képesítésű személyzet** működtethet.
- 31.§ (2) ...**komp** fedélzeti ... **személyzet** ... munkáltató által biztosított **formaruhát köteles viselni**.
- 43.§ (2) ...munkavállalók **napi munkavégzési** időtartama legfeljebb **14 óra** hosszú.
- 48.§ (2) ...úszólétesítményen szolgálat csak **szolgálati könyv** birtokában látható el.
- 51.§ (1) Hajózási tevékenységhez ... **hajózási hatósági engedély** kell.

A 87.§ Értelmező rendelkezésben 46 fontosabb fogalom magyarázatából néhány: 1. belvízi út; 3. csónak; 6. gazdasági célú hajózási tevékenység; 8. hajó; 12. hajózási létesítmény; 13. hajózási tevékenység; 17. havaria; 20. kikötő; 24. komp; 32. révhajó; 34. személyhajó; 39. úszómű; 40. üzembentartó.

A **17/2002 KöViM** rendelet 3.§ szerint a Tisza a 160-254 fkm között (Csongrád) IV. osztályú, a 254-403 fkm között II. osztályú, a 403-612 fkm között (Tiszadob) III. osztályú, a 612-685 fkm között (Lónya) I. osztályú nemzetközi víziút, melyen a 7.§. e) bekezdés szerint mindentől független további feladat **2010. április 7-ig a komp kötélt, a legnagyobb hajózási vízszint (LNHV) fölé 15 m magasságba** való felhelyezése. A jogszabályi határidőt egyszer már módosították (2005. áprilisról!). A 7.§ d) bekezdés értelmében új pontonhíd nem készülhet, a meglévők fenntartását külön jogszabály szerint kell végezni. Az esetleges korszerűsítés nem engedélyezett.

A **49/2002 GKM** rendelet szól a kikötő, komp, továbbá más hajózási létesítmények általános üzemeltetési szabályairól. Ennek a III. fejezet 12.§ (1)-(19) bekezdései vonatkoznak a kompátkelőhelyekre, míg a 15.§ (1)-(4) bekezdései a **hajóhídra**.

Az **50/2002 GKM** r. a kikötő, komp, továbbá más hajózási létesítmények használatba vételéről, üzembentartásáról rendelkezik, amely-

nek 2.§.(1) b) bekezdése szerint a **komp** engedélyező hatósága a **megyei közlekedési felügyelet**. A 3.§.(2) bekezdése szerinti hatósági eljárások (értelem szerint) mindegyike szükséges: a) elvi létesítési, b) létesítési, c) használatba vételi, d) üzemben tartási, e) fennmaradási, f) rendeltetéstől eltérő használati, g) megszüntetési, h) adatváltozás átvezetési engedély. A 9.§ (2) bekezdése szerint üzemelő átkelőhely 1000 m-es körzetében ... minden esetben **elvi engedélyt** is kell kérni. A 47.§ (1) bekezdés hatályos 2003. II. 28-tól. A 48.§.(2) bekezdés szerint **2007. I. 1-től létesítmény** csak a rendeletben foglalt **paraméterekkel** tartható korlátozás nélkül üzemben. A rendelet 1. sz. melléklete a kompátkelőhelyekre vonatkozó részletes szabályokat tartalmazza.

A **39/2003. GKM rendelet** 2003. október 1-jével léptette hatályba az új **Hajózási Szabályzatot**, melynek különböző helyeken lévő cikkelei foglalkoznak a folyóátkelésekkel. Jellemző erre a II. rész, belvizekre vonatkozó szabályozásának különleges szabályai:

4.01 cikk Utas- és járműszállítás kompon ...

4.02 cikk Hajóhíd 2. Hajóhíd megközelítéskor a rádióhasználatra kötelezett vízi járművek kötelesek a híd üzemi csatornáján jelezni érkezésüket és – ha arra az üzemeltetési rend lehetőséget ad – a nyitást kezdeményezni érkezés előtt legalább 1 órával.

Az idézett jogszabály részletekből kitűnik, hogy a jogrendszerünkben némileg idegen test a pontonhíd.

Összefoglalás

A Tiszán szolgáló pontonhidak teherbírása jelentősen korlátozott, igen keskenyek (egy szűk kocsinyom), az évnek csak egy részében működhetnek és mellettük párhuzamos kompüzemet kell fenntartani.

Mindhárom ismertetett pontonhíd új korában is szedett-vetett anyagokból összeállított szükségszerkezet volt (hadianyagok, korábbi hadi pontonhidak, alumínium hadihíd, hídprovizórium-elemek...). A hidak „konzerváltak” az '50-es évek kényszerűségében született, olykor ma már abszurdnak nevezhető műszaki megoldásait. A folyamatos „fejlesztésben” és „újításban”, elsősorban Csongrád járt élen.

Az üzemmenet kettőssége gazdaságilag igen hátrányos. A pontonhíd tartozéka a komp, ami $\frac{3}{4}$ évben, míg a híd télen $\frac{1}{3}$ évben áll, illetve a híd szerkezet súlykorlátozása alatt számos alkalommal valóságos párhuzamos üzemet kell végezni, ami pedig végképp gazdasági nonszensz.

Az uszadék okozta nehézségekről több helyen is tettünk említést. Az uszadékok jelenléte folyamatos „harckészültséget” igényel. Ezek az „ártatlan” úszó szigetek gyors, szakszerű mentés hiányában az áradások alkalmával órák alatt az egész pontonhidat elsüllyesztenék! Ilyen körülmények között kell a lehető legkisebb forgalom-zavarással a hidakat üzemeltetni.

A kevésbé, vagy egyáltalán nem ismertektől való félelem alapvető emberi tulajdonság, reflex. De civilizált józan ésszel szükséges és haszthatatlan a feladatokat legalább megosztani.

A pontonhidak fennálló üzeme elsősorban szokásjogon, a status quo-n alapul, semmint közlekedési, műszaki szükségszerűségen. Az üzemvitelük aránytalanul magas költségfordítással végezhető, elsősorban a gyér forgalom, műszaki avultságuk, párhuzamos üzem, valamint a fentiekben részletesen bemutatott számos további indok miatt. A jelen állapoton változtatni leginkább a pontonhíd hátrányára, a kompi-üzem fejlesztésével célszerű, a pontonhíd leépítésével és megszüntetésével, amely stratégiai irány egybeesik a szintén ismertetett jogszabályi előírásokkal és kívánalmakkal.

Reméljük e kis összefoglaló segítséget adhat a döntéshozóknak és a helyi lakosságnak is a pontonhíd-problematika áttekintésében és a konstruktív együttgondolkodás elindításában. Bízunk benne, hogy a jogszabályban előírt határidőig, 2010-ig kialakulhat a három pontonhíd műszakilag, gazdaságilag és társadalmilag is elfogadható jövője.

Bibliográfia

- [1] Csonrád Megyei Levéltár Csongrádi Levéltára, Csongrád város képviselő testületének iratai, jegyzőkönyvek.
- [2] Licsicsányi István: A csongrádi tiszai hajóhíd. Oppidum, Csongrád, 2002
- [3] Csongrád Megyei Állami Közútkezelő terv- és irattára
- [4] Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő terv- és irattára
- [5] BESZ HID Kht. terv- és irattára
- [6] Szeged története 3.1 (szerk.: Gaál Endre) Szeged, 1991
- [7] Mozgó átkelőhelyek a Tiszán. Szolnok, 1995

A tanulmányhoz tartozó fényképek a színes mellékletben találhatóak.

MÉRNÖKPORTRÉK

Az évkönyv tematikai összeállításakor körvonalazódott a gondolat, hogy néhány idősebb hidásról portrét adjunk. Ehhez öt kérdést állítottunk össze:

1. Hogyan került a hídépítés területére?
2. Melyek voltak a hidász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?
3. Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?
4. Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő műveinek?
5. Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

Az alábbiakban közöljük Királyföldi Lajosné, Kozma Károly és Dobó István kérdésekre adott válaszát, illetve a kérdésekkel megküldött életrajzukat.

Az évkönyv összeállítása közben került elő egy dr. Palotás Lászlóval készített interjú magnófelvétele, amelyet Tóth László, a kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény egykori vezetője készített. Tekintettel arra, hogy a riport eddig nem került közlésre, tisztelettel közkinccsá tesszük, ezzel is fejet hajtva dr. Palotás professzor születésének jubileuma előtt.

Dr. Palotás László

Tóth László riportja 1989. február 28-án

Professzor Úr, azt tudjuk, hogy a Felvidéken, Érsekújváron született. Szólna néhány szót fiatal koráról, elemi és a középiskolai tanulmányairól?

Érsekújváron születtem 1905. január 26-án. Amikor megszülettem, akkor a bábaasszony azt mondta anyámnak: „na ez a gyerek sem éli meg a holnapot!” Akkor is azt hiszem eléggé agilis gyerek lehettem, mert azt mondhattam, hogy azért is! És megéltem! No, persze ez azért volt, mert 2 kiló 5 dekás gyerekként születtem meg, s az nagyon kicsi volt. Anyám akkor nagyon súlyos idegösszeroppanás állapotában volt, mert apám volt súlyos beteg, és kilencszázhatban meg is halt. Azután ottmaradt anyám három gyerekkel, én voltam a legkisebb. Iskolában én azzal

próbáltam segíteni magamon, illetőleg a családon is, hogy jól tudtam olvasni, a szomszédba, az ottani gazdához elmentem újságot felolvasni. Az ott összegyűlt gazdák nem nagyon tudtam olvasni. Ebből én a családnak tudtam mindig hazavinni, tejet, vaját, sonkát, szalonnát, amit kaptam. Minden héten legalább két-háromszor elmentem újságot olvasni. De nem csak ez volt, hanem a szomszédok mindig mondták, hogy Lacika szaladj ide, szaladj oda, ezt vagy azt hozd. Csináltam! Elmentem a vasúti állomásra kis tragacccsal, hogy csomagot cipeljek azoknak, akiknek nehéz a csomagjuk, mert valamit ezért is kaptam. Muszáj volt, mert végtére anyám három gyerekkel nem tudott bennünket máskülönben eltartani. Anyám varrónő volt. Egy darabig bírta, később aztán már az se ment, mert nem bírta a dereka. Nagyanyám szegény próbált rajtunk segíteni. Az egyik nagyanyám, a ferencesek kolostorában, meg aztán egy nagy kereskedő cégnél dolgozott, mint mosónő, vasalónő, a másik nagyanyám sem volt túl gazdag, az apám édesanyja, de azért miután olyan vajákos asszony hírében állt otthon, a parasztok és a munkások hozzá mentek mindig gyógyítási tanácsokat kérni, ezért azután mindenféle dolgot kapott. Így mindig én szaladtam oda és hoztam haza, hogy az anyámat segítsük. Ez volt a fiatal korom.

Ha szabad kérdezem, a család teljes egészében felvidéki származású?

Teljes egészében felvidéki az apám is, anyám is. Ott éltek Érsekújvárt, illetve Érsekújvár környékén, mindig is magyarul beszéltek, magyarok voltak, annak ellenére, hogy az anyám például tudott jól szlovákul. Az apám édesanyja pedig inkább magyarul nem tudott olyan jól, mint szlovákul, de az apám viszont magyarul és szlovákul nagyon jól beszélt. Mindnyájan, azt kell mondjam neked, ízig-vérig magyarnak éreztük magunkat. Én is, de az egész családom is: a szüleim, a nagyszüleim mindnyájan, és mindenki. A rokonság egyik része református volt, a szomszéd falvakban voltak református tiszteletesek. 1626-ig tudtuk visszavezetni ezt a családot. Annak ellenére, hogy nekem nem valami csodálatosan szép nevem volt annak idején. Magyarosítottam is, de ettől függetlenül az érzés bennünk mindig az volt.

Mi volt ez a név?

Prokopec László. Prokopec – úgy hívták az apámat, jelentése tulajdonképpen domb előtti magyarul. És ez voltam egészen 1934-ig, akkor magyarosítottam. Még itt úgy végeztem az egyetemet, mint Prokopec, így lettem tanársegéd, és így tovább.

A középiskolát Érsekújváron végezte?

Érsekújvárrott végeztem, a római katolikus főgimnáziumban. Mikor első éves koromban beiratkoztam, akkor a Szegláti tanár úr lett az osztályfőnököm. Kérdezte tőlem, hogy ki vagyok, mi vagyok? Elmondtam. Erre azt mondta, no akkor fiam menj oda a Noszkai tanár úrhoz, ő a segítőnek az elnöke, és mond el, hogy te árva gyerek vagy és mond el, hogy roppant nehéz körülmények között élsz. Odamentem, Noszkai tanár úrnak elmondtam. No fiam holnap gyere be a segítőbe mindent kapsz. Attól kezdve kaptam, nem csak könyvet, írkát, hanem mindig gondoskodtak arról, hogy cipőt a László féle cipőgyárban, ruhát a Steiner bácsinál kapjak, és azonkívül gondoskodtak arról, hogy tanítványom is legyen később. Én elsős gimis korom óta mindig tanítottam. Elsős koromban már kijártam a legközelebbi erdőbe, ott volt egy erdész, annak a gyereket tanítottam. Saját osztálytársam volt, de később is így volt. Egy-két tanítványról mindig a tanáraink gondoskodtak. Később mikor felsős lettem, a tanács és a gimnázium megszavazta számomra Simor János hercegprímás ösztöndíját. Ezért aztán kicsit könnyebben ment már az életem, bár ötödikes koromtól kezdve jól tudtam már keresni, mert két-három tanítványom volt. Mindig igen gazdag gyerekeket adtak át nekem a tanárok tanításra, és ezzel tulajdonképpen még az anyámat is tudtam támogatni, nem hogy én el tudtam magamat tartani. Erre ma is büszke vagyok!

Igen, most időben tulajdonképpen hol is járunk, tehát a középiskola vége az még Érsekújváron volt?

Érsekújváron 1924-ben érettségiztem. Természetesen Summa cum laude. Utána kerültem Pestre, az egyetemre. Csehszlovák állampolgár lévén, nem tudtam, hogy hogyan leszek itt. Meghallotta ezt az egyik ottani szegény papírkereskedő, aki azt mondta nekem, hogy jöjjek el hozzá, szeretne velem beszélni. Elszaladtam hozzá este. Azt mondta: „Nézzé fiam, én látom, hogy maga mit kínlódik az életével. Tudom, hogy most Pestre akar menni, tanulni. Hát akkor a következőt javaslom: amikor magának pénzre van szüksége, ír nekem és én küldöm, majd ha végez, visszaadja. Tudom, hogy meg fogja maga helyét ott találni.” A poénja ennek az egész ügynek az, hogy amikor én végeztem 1928-ban, magyar állampolgár lettem. 1929. november 1-jén tudtam hazamenni, már magyar útlevéllal. Kiadtak a csehek, mert én katonaszökevény voltam elvben. Akkor fölkerestem a Takács céget este, és lettettem elébe

3500 cseh koronányi adóságot. Nagyon jól kerestem, mert rögtön rendes tanársegéd lettem, mellékmunkákat végeztem. 500 pengőket kerestem abban az időben, ami óriási összeg volt. Igaz, hogy 18 órát dolgoztam naponta, de hát az nem baj. Summa summarum: a Takács cég meghallgatott engem, azt mondta nekem: „hát édes fiam, tudtam, hogy maga végzett, örülök, hogy most eljött hozzám, de tudja fiam, amióta maga elment, én vettem egy kis házat a nyitrai úton. Van egy kis kertem, tudja mi vegetáriánusok vagyunk. Gyerekünk nincs, a kertben megterem minden, meg egy kecskénk is van, csak kenyeret kell sütni. Nekem erre a pénzre semmi szükségem nincsen, de egyet kérek magától: ha az életben találkozok olyanokkal, akin úgy érzi, hogy segíteni kell, akkor maga is hasonlóképpen cselekedjék.” Ez egy hitvallás 1929. november 1-je óta bennem, és azt hiszem, akik ismernek tudják, hogy mindig megpróbáltam segíteni. Hallgatókon éppúgy, mint az embertársaimon.

Valóban ez nagyon szép hitvallás. Az egyetem elvégzése után Mihailich professzor tanszékén dolgozott professzor úr. Milyenek voltak a körülmények, illetőleg milyen volt a munka?

1928. december 12-én végeztem, akkor Mihailich professzor úr volt a dékán is és mikor én utolsó szigorlat után kijöttem, utánam jött és azt mondta: „no fiam, nem volna kedve hozzám jönni tanársegédnek?” Mivel én akkor már majdnem leszerződtem egy lecsapoló társulathoz Szabolcsba, mert akkor kevés végző mérnök volt, nem mertem igent mondani. „Jöjjön be holnap hozzám!” Bementem. „Kérem maga nálam is megkeresi ugyanazt, mint ott, 247 pengő 80 fillér lesz a fizetése, még ennyit keres hozzá, szóval 500-at itt is megkap, szóval jöjjön csak hozzám tanársegédnek.” Így kerültem ide tanársegédnek, és itt voltam egészen 1936. szeptember 15-ig. Közben ösztöndíjat kaptam: kétszer magyar ösztöndíjat, egyszer külföldi ösztöndíjat. Kimentem Berlinbe, ott voltam tanársegédként az egyetemen egy évig. Igazán nagyon szép dolgokat tudtam produkálni ott is, és azóta itt is. A doktori szigorlatomat már itt csináltam meg, miután Berlinben éltünk a feleségemmel, az első gyerekünk ott született. Én kaptam engedélyt, hogy tovább maradjak ott, és ott csináljam meg a doktori eljárásomat. Meg is engedték nekem, de aztán az lett a helyzet, hogy a feleségem a másik gyerekkel is állapotos lett, inkább hazajöttem és itt tettem le a doktori szigorlatomat. Következő évben már, 1937. májusán megkaptam a doktori diplomámat is.

Tulajdonképpen jó lenne, ha végigmennénk az oktatói, műszaki oktatói pályán, ha már itt tartunk, mert ez egy korábbi beszélgetésünkre emlékezve azzal kezdődött, hogy Professzor úr a hallgatókat már hallgató korában oktatta, majd utána tanársegéd lett, és akkor hogyan következett? Ezzel párhuzamosan voltak más elfoglaltságok is, tudom, majd erre is kitérünk, de egyelőre talán az oktatói pályát nézzük végig, ha szabad kérnem?

Az oktatói pályám roppant furcsán és korán kezdődött. Hetedikes gimnazista voltam, mai harmadikos, akkor hívott le az igazgató és azt mondta nekem, miután az osztály nagyon rossz fizikából, és matematikából, megkér engem az osztályban heti négy órában készítsék elő matematika, fizika tárgyra, valamint az ismétléseket csináljam meg. Ezt csináltam két éven keresztül. Tényleg én olyan jól tudtam matematikát, fizikát mindig, hogy messze előre voltam az osztályban, úgyhogy engem sose hívtak föl felelni, meg kell mondanom őszintén. Mikor én ide kerültem, akkor a fizika órán, Pogány professzor valamit felírt a táblán, és akkor a hallgatóság morgott, hogy az micsoda. Parciális differenciálhányados volt. „Mi az, hát maguk ezt nem tudják?” – föltettem a kezeimet. „Maga tudja?” „Igen!” „Hol járt maga iskolában?” „Érsekújváron.” „Hát maguk hol?” „Itt Magyarországon.” Magyarországon akkor nem tanultak differenciál integrálszámítást, de én már tanultam Érsekújvárt és én roppantul szerettem és a matematika volt az egyik legkedvencebb tárgyam. Akkor jött az érettségi, felkerültem Pestre, itt indult el az a nagyon nehéz korszak számomra, nehéz, főképpen fizikailag, nem szellemileg. Első évben Pécelen laktam, ahol egy nyolcadikos gimnazistát tanítottam. Nem volt persze arra elég, hogy abból élni is tudjak, de aztán Pesten is próbáltam tanítványokat szerezni. Másodikos koromtól kezdve pedig állandóan 2-3 tanítványom volt. Mindig gondoskodtak arról, hogy legyen. Éppúgy, mint gimnazista koromban. Mindig a gazdag embereknek a gyerekeit tanítottam mindig gondoskodtak a tanáraink helyesen, hogy aztán nekem mindig valamiből élnem kell. Szóval itt Budapesten is az első években különböző helyeken tanítottam egy csomó embernek a gyerekét: híres szobrásznak a gyerekeit tanítottam, a főkapitány-helyettesnek az egyik gyerekét is tanítottam. És megmondom őszintén elég jól ki tudtam jönni és bírtam azt hogy legfeljebb 4 órát tudok aludni, mert azért rajzolni is kellett, és soha nem volt utóvizsgám. Négy év alatt végeztem az egyetemet kitűnő diplomával, ami akkor óriási nagy dolog volt. Ezért volt az, hogy amikor az

utószigorlatokat befejeztem, kijött a Mihailich professzor azzal, hogy nem volna kedvem jönni hozzá tanársegédnek? Mondtam, hogy igen, bár nagyon nehéz, mert én már félig leszerződtem egy szabolcsi lecsapoló társasághoz, ahol kevés mérnök volt. „Na jöjjön be hozzám”, aztán elmondta, hogy itt is meg fogom keresni mellékesen. Ide is kerültem és itt voltam egészen 1943-ig de úgy, hogy mint rendes tanársegéd 1936-ig, utána pedig mindig bedolgozó tanársegédként. Közben kimentem egy évre ösztöndíjjal Berlinbe, és az nagyon értékes idő volt számomra. Nemcsak azért mert ott született az első gyermekem, hanem azért is, mert az egyetemen megbecsültek. És tulajdonképpen már egy hónap múlva én tartottam előadásokat az ottani hallgatóknak, ismertettem a magyarországi viszonyokat, a magyarországi műszaki haladást stb. Állandóan foglalkoztattak. Ott volt nekem egy professzorom, aki magyar származású volt, annak az irodájában is dolgoztam külön. Neki köszönhetem aztán, hogy amikor hazajöttem 1936. szeptember 15-én, bekerültem a Kereskedelmi Minisztérium hídosztályára, mint szerződéses főmérnök, ami akkor roppant nagy szó volt. Ennek a professzornak a sógora volt az akkori kereskedelmi miniszter, és amikor idejött Pestre és felhívott engem, „na mi van magával” és én elmondtam, „no akkor majd intézkedem én” – már a következő nap megkaptam az értesítést, hogy menjek be a minisztériumba. Át is mentem szeptember 15-től, de itt megtartottam a tiszteletdíjas tanársegéd címet, éveken keresztül. Roppantul szerettem oktatni, és most is azt csinálom tulajdonképpen. Végtelenül szerettem.

Ebben az időben milyen tárgyakat oktatott?

A II. számú Hidépítési tanszéken voltam, oda tartozott a hídépítés, általános hídépítés, hídépítéstan I, amiben elsődlegesen vasbeton volt, a keresztszerkezet, a héjszerkezet és az építőanyag. Ez volt az a tárgykomplexum, amit akkor nekem meg kellett jól tanulni, és nagyon szerettem, és mit tesz a sors, ugyanezeket oktattam aztán később mint meghívott előadó, majd mint rendes egyetemi tanár. Sőt, még valamit hozzá kellett tennem, engem a közlekedési miniszter megbízott azzal, hogy az akkor megalakuló Közlekedési Műszaki Egyetem Mechanika és tartószerkezet tanszékét vegyem át, oktassak mechanikát.

Ez volt a szegedi megbízás?

Szegedi, illetőleg aztán szolnoki megbízás, én mondtam hogy nem vagyok mechanika szakos, erre azt mondta Gerő, hogy „kérem maga egy

magántanár, műszaki doktor, magának tudni kell, ha nem, akkor tanulja meg!” Így is történt. Egyébként őszintén örülök, hogy mechanikát oktathattam, mert akkor jöttem rá arra, hogy tulajdonképpen minden mérnöki tennivalónak, működésnek az alapja az, hogy a mechanikát pozitívan értsük, tudjuk, és használni is tudjuk. Ez egy roppant érdekes dolog: addig azt hittem, hogy elég, hogy én tartók statikáját tudok, meg kereteket tudok. Nem, a mechanika alapjait kell tudni. Mert tulajdonképpen minden mérnöki tevékenység alapja a mechanika-tudás. Ezt azonban, úgy látszik, most se akarják egészében elismerni, lényegesen többet kellene a hallgatóknak adni mechanikai alapot, amikre tényleg építeni tudnak. Szóval mechanikai alapot úgy, hogy a gyakorlatra is rögtön ráépítsenek. A mechanika nem csak elméleti tárgy, és ezt én ezerszer elmondtam már, éveken keresztül voltam mechanika tanszék-vezető, tanítottam is a mechanikát, de azt én mindig úgy adtam le, hogy minden mechanika tételhez elmondtam a gyakorlati alkalmazást. Hogy ezt hol fogják majd megtanulni, hol kell ezt maguknak alkalmazni. Csak úgy szabad oktatni, az elméletet és a gyakorlatot mindig meg kell tanulni. Ez különben állandó vesszőparipám: gyönyörű az elmélet, de nincs mögötte gyakorlati tapasztalat, akkor nem fog sokat érni.

Igen, és utána Budapestre került az építőipari illetve az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemre?

Igen, előbb a Közlekedési Műszaki Egyetemen voltam a Mechanika és tartószervezet-tanszék vezető tanára. Közben azonban már itt is előadtam állandóan a hídépítést a II. számú tanszéken, és mikor Mihailich professzor úr nyugdíjba ment, akkor én a tanszéket 1954-ben át is vettem, és itt voltam 1957-ig, közben azonban velem sok minden egyéb történt. Az építőiparban 17 évet töltöttem párhuzamosan. Nemcsak hogy az első tervezőintézetet kreáltam, hanem aztán az ÉTI-ben voltam egy évig, aztán a földalatti vasútnál dolgoztam öt esztendőn keresztül, szóval állandóan valamit csináltam, ami nem tartozott egészen az én akkori elméleti foglalkozásaim mellé. Pest, Bács és Nógrád megyék voltak a központi felügyelethez tartozó megyék, ahol a hídépítésnek én voltam a központi vezetője. 1945-től 1948 végéig, ameddig itt voltam a Közlekedési Minisztériumban a híd osztályon mint osztálytanácsos, 243 hidat építettek az én felügyeletem alatt, hozzám tartozott az összes hídnak a tervezése, és a pesti hidak közül a Lánchíd, illetőleg a Margit híd. Legbüszkébb a Lánchíd építésére vagyok, az építésnek voltam a

központi vezetője, a tervezés irányítója, amelynek tényleges terveit Sá-voly Pali barátom készítette komoly felkészültséggel.

Azt szeretném kérdezni, hogy én emlékszem még, hogy előadásai során szólt a Kossuth-hídról, hogy milyen komoly nehézségeket okozott az anyagoknak a megszerzése. Nyilván ennek a hidnak az építésében része volt a professzor úrnak.

Annyiból volt részem, hogy a közlekedési minisztériumban én voltam a tervező csoport vezetője és mint afféle agilis embert bíztak meg azzal, hogy próbáljak legalább anyagnak utánanézni: a Kossuth hidhoz szükséges anyagot, illetve azt megelőzően a Margit híd roncsai felett épített gázhidhoz szükséges anyagot. Még 1945. december 5-én átadódott ez a bizonyos híd, ott nekem kellett valahogy előkeríteni az anyagokat. Budapest és környéki gyárakba elmentem, amit lehetett, rögtön lefoglaltam, elmentem a bükki erdőkbe is, és onnan nyersfát kellett hoznom. Ha nem lettem volna annyira agilis ember, akkor talán nem tudtam volna mindezt megcsinálni.

Volna még egy kérdésem. Nekem nagyon furcsán és érdekesen hangzott, ami ellentét a közhiedelemmel, hogy Gerő Ernőről egészen jó véleménye volt a Professzor Úrnak. Ez vajon a személyes kontaktusból következett-e vagy valóban nem volt olyan vad ember, mint ahogy politikailag általában beszélnek róla?

Erre roppant nehéz egyértelmű választ adni, én csak azt tudom, hogy mi volt ő és én között. Miután nekem négy évig volt miniszterem, én négy évig a szakszervezet titkára voltam. Kötelességem volt minden reggel ¾7-kor Gerőhöz elmenni, referálni, nem csak a dolgozóknak a dolgairól, hanem a hídépítéssel kapcsolatos problémákról is, és ha bármi problémám volt, akkor azt mondta: „kérem, majd utána nézek!” Fogta a telefont, és hol ide, hol oda telefonált, és igenis, és én állítom, hogy a Gerő, a hidverő valóban hihetetlen sokat tett. Én személy szerint talán kedvence is voltam, ő tudta, hogy én nem vagyok se párttag, se semmi, sőt tudta, hogy mélyen vallásos ember vagyok. De tudta, hogy én hogy gondolkodom, mert én szocialista módon gondolkoztam. Azt mondta: „Kérem, ha minden vallásos ember olyan lenne, mint maga, akkor nem volna semmi baj!” Egyébként ezért, amikor én nagyon súlyos helyzetbe kerültem, mert nem akartam aláírni az egyházi iskolák államosítását mint szakszervezeti titkár, engem feljelentettek, Gerő le-hivatott, rám mordult, és azt mondta, hogy „Mit csinál maga?”, erre azt

mondtam: „Miniszter úr kérem. Én egy munkás árvája vagyok, hogy én tanulni tudtam, azt én Simor János hercegprímás ösztöndíjának köszönhetem. Ne haragudjon, miniszter úr, de nem üthetek arra a kézre, amely nekem kenyeret adott!” Erre Gerő rám nézett, és a következőt mondta: „Önnek van igaza, ne írjon alá semmit.” De nem csak ez volt, volt sok minden probléma Gerővel. Mihailich professzort nyugdíjazni akarták, ki akarták tenni az egyetemről. Elmentem Gerőhöz, kértem, hogy tegyen valamit. Tett. Menyhárt Pistát lecsukták, jött a felesége hozzám, hogy valamit csináljunk, felmentem a Gerőhöz, Gerő utánanézett, azt mondta: „Mondja meg a feleségének, őszre ki fog szabadulni. Semmi baja nem fog történni. Hamarabb nem tudom kiszabadítani, mert a magyar közösségnek sok egyéb tagja is van”, szóval ő mindenkinek próbált segíteni. Mint szakszervezeti titkár próbáltam elosztani azt a csekély ennivalót, amit kapott a minisztérium. Én az első alkalommal nem írtam oda a nevem, mert én írom alá. Megnézi és megkérdezi, hogy „És maga hol van? Magának nincsenek gyerekei?” „De hogy ne lennének.” „Hát akkor miért nem írta” „Hát már hogy írhatnám oda egy listára, amit én írok alá?” „Akkor majd én vigyázok magára!” Egyéb-ként, hogy ő aztán mit csinált politikailag azt én nem tudom. Kétségtelen, hogy bármilyen kéréssel fordultam hozzá, akár azzal, hogy elvették az apósom nyugdíját, akár azzal, hogy elvették az apósom lakását, akár azzal, hogy elvették tőlünk a siófoki nyaralónkat, én mindig a Gerőhöz fordultam, és Gerő mindig intézkedett ezekben az ügyekben. „Meg vannak ezek örülve?” – ilyeneket mondott nekem. Lehet, hogy ez egy kicsit furcsa az én felfogásom szerint Gerőről, de én speciel nagyon jól kijöttem vele, és mindenben segített, de segített olyan szempontból is, hogy ha nekem a hídépítésnél valami bajom volt, nem volt anyagom, vagy valami, rögtön telefonált. Sokszor szólt a telefon, hogy tessék lejönni, a Gerő elvtárs ki akar menni ahhoz a hídhoz, és akkor elpanaszoltam, hogy ez vagy az. Például emlékszem ilyen esetre, a Gubacsi hídhoz mentünk ki, azt mondja: „mikor van annak a határideje?” „Kérem, hát valamikor június vége fele.” „Na mondja, nem lehetne ezt május elsejére átadni?” Mondom, miniszter úr lehetne, de akkor ez éjjelnappali munka, legalább 150 000 Ft plusz. „Kérem, Csepel megérdemli, hogy május 1-jére átadjuk ezt a hidat, tehát én gondoskodom arról, hogy legyen még plusz 150 000 forintjuk.” El volt intézve, és át is adtuk. Azért lehetséges, hogy én elfogult vagyok vele, mert én csak azt tudom, ami velem történt, és azt tudom, hogy mi történt az ottani dolgozókkal, minden esetben mellém állt. Én, mint szakszervezeti titkár

kénytelen voltam végigmenni a B-listázók egész névsorán és megállapodtunk abban, hogy ezeket B-listázzuk, az idősebbeket nyugdíjazzuk, és így tovább, és ezzel el volt intézve, leadtuk a névsort, és akkor kisült, hogy még kettőt nekem elbocsátottak. Hű, összehívom a választmányt a szakszervezetbe, nagyon dühös vagyok, a Gerő meghallotta, hogy én miket mondtam, megyek a SZOT-hoz, megyek mindenhová, ez abszurdum, mi nem engedjük azt, hogy egy két embert elbocsássák. Semmi. Gerő lehivatott, miről van szó? Arról, kérem, hogy én ezt nem írtam alá. Kérem akkor engem rosszul tájékoztattak, kérem rögtön el lehetett volna helyezni, de szeptember 1-jétől mind a kettő ott fog dolgozni a minisztériumban eredeti beosztásukban. Szóval, így volt.

Professzor Úr tudományos tevékenysége világszerte elismert. Azt szeretném kérdezni, hogy melyek azok a témák, melyeket magáénak vall, fontosnak tart a mérnöki-kutatói munkájából. Volna egy magánkérdésem is, hogy tulajdonképpen melyik a kedvenc, az építőanyagok vagy a mechanika-tartószerkezetek?

Roppant nehéz erre válaszolni. Tulajdonképpen én a mechanika-tartószerkezetekkel, keretszerkezetekkel kezdtem, az volt az én lieblingem, az volt az én hobbim, tulajdonképpen keretszerkezetekből doktoráltam. Abból lettem magántanár később, a térbeli keretszerkezetekből. Első voltam, aki a térbeli keretszerkezetekre különböző megoldásokat adott. Tehát világos, hogy én most is úgy érzem, hogy én a keretekben produkáltam valami pluszt, a mechanikát roppantul szerettem, de én a mechanikának a gyakorlati részével foglalkoztam elsődlegesen. Tartószerkezetekben, tartórácsok számítása, keretszerkezetek számítása, aztán később a héjak számítása, ezek voltak az én vesszőparipáim annak idején és persze a vasbetonépítés. A vasbeton nyírásvizsgálatának korszerűsítését én végeztem el, amit elismertek külföldön is, és igen gyakran írtam angol és német cikkeket, és franciát is ezekről a témákról. Azután roppantul szerettem az általános hidépítést. A hidépítéstan a vesszőparipám ma is és én nagyon sok dolgot írtam róla. Általános hidépítéstanról külön jelentek meg nem csak dolgozataim, hanem jegyzeteim, és továbbképző, meg egyetemi jegyzetek. Elsősorban hidásznak érzem magam. Nem tehetek róla, ez a hidászat számomra ez egy olyan téma, ami tulajdonképpen az embert egy kicsit feldobja. Azt mondom, hogy a híd maga nem csak egy műszaki alkotás, a híd a lelkek közötti kapcsolatot is jelenti, és én mindig valahogyan extázisba jövök, ha a hidakról beszélek, nem is tehetek róla. Múltkor volt itt egy

nyugat-német újságíró, elküldték hozzám éppen, hogy a hidakról beszélgessem velem, és akkor elkezdtem így beszélni németül vele, azt mondja, hogy valami csodálatos, hogy lehet ilyen lelkesen? Mondom, nem tudok lelkesedés nélkül beszélni a hidakról, mert higgyék el nekem, a híd nem csak műszaki alkotás, ami partokat köt össze, hanem lelkeket köt össze, szeretetet visz tovább, és ezért érdemes hidásnak menni. Mindig is vallom, és most is úgy érzem, hogy ezért vagyok elsődlegesen hidász.

Azt szeretném megkérdezni még, milyen elismerésekben volt része, hivatalos kitüntetésekre gondolok, és úgy érzi-e, hogy az elismerések arányban vannak-e az életművel?

Hétszeres kiváló dolgozó vagyok, legkülönbözőbb, korszakban kaptam, legutóbb is. Kaptam Népköztársasági érdemrendet, előzetesen kaptam egy Munka-érdemrend ezüst fokozatát, később megkaptam az arany fokozatát. És azon kívül kaptam minisztertanácsi elismeréseket, akadémiai díjat, Kossuth-díjat, kétszeres Jáky-díjat kaptam, egy nemzetközi, úgynevezett Comporgan díjat kaptam, szóval sok mindent kaptam. És kérdezték tőlem már, hogy „és meg vagyok elégedve mindennel?” Eggyel nem vagyok megelégedve: úgy éreztem, hogy hihetetlen sokat dolgoztam a tudomány területén, és akademikust nem csináltak belőlem. Holott megígérték már 1962-ben, hogy meg fogom kapni. Akkor még lehetett volna, de később szereztem magamnak olyan, hogy mondjam, velem nem szimpatizáló embereket, akik itt döntöttek az egyetemen, hogy ne legyek akadémikus. Én ezt kibírtam, most már ott tartok, hogy ha megkérdezik, hogy mi életem legnagyobb eredménye: öt becsületes, egészséges, jóra való gyerek, négy lány egy fiú. Nagyon szépen végeztek, mindegyik családós, fiam egyetemi tanár az NSZK-ban, a lányaim közül egy mérnök, egy orvos, egy fogorvos és egy fizikus. Szóval mindenki végzett, mindenki megvan, mindenki rendesen él, mindenki becsületesen él, mi az életünk legszebb eredménye? Becsületes gyerekek szüleinek lenni. Ez az enyém.

És gondolom az is, hogy tisztelettel övezik önt és a munkáját, nyilván azért, mert olyan oktató volt, aki nem csupán a szakmával, hanem az emberek nevelésével is foglalkozott. Miben foglalná össze a fiatal műszakiak számára életpályáján szerzett tapasztalatokat, és milyen tanácsokat adna?

Ha visszagondolok az életemre, sok-sok nehézség volt, nem mindig sikerült elérni azt, amit szerettem volna, sem erkölcsileg, sem anyagiakban, mégiscsak egyet tudok. A mi számunkra az elsődleges a becsületes munka, mert állítom, hogy a becsületes munka, a jó minőségű munka előbb utóbb, még ha hosszútávon is, de kifizetődik. Ezt tudomásul kell venni. Nem kell elégedetlennek lenni a sorsunkkal, mert higgyék el nekem a fiatalok, előbb-utóbb mindig elnyeri az érték a jutalmát. És ne kívánjunk túl sokat az élettől. Mit kívánjunk az élettől? Megértést a környezetünkben, szeretet a családukban, és egészséget és akkor semmi problémánk nem lesz. Ne legyünk sose túlságosan nagyraavagyók és elégedetlenek. Ez az én hitvallásom, és ezt üzenhetem mindenkinek.

Köszönöm szépen, és minden jót kívánok a további életben.

Én is nagyon köszönöm, örülök, hogy kicsit elbeszélgethettem. Persze tudjátok bennem hihetetlen sok exaltáció van. Én gyerekkorom óta én mindig extázisba jöttem az irodalomtól, egy verstől, egy zenedarabtól, és ha nem lettem volna ilyen, akkor azt hiszem nem tudtam volna rendesen élni sem, és produkálni sem, mindenhez szeretet kell és lelkesedés kell, a szakmai élethez is és az emberi élethez is.

És szorgalom.

No jó, anélkül persze hogy nincsen, no de az velejár. Anélkül nem lehet élni, hogy ne akarjon mindent-mindent. Nekem volt egy furcsa felfogásom: ha egyszer valamit rám bízta, akkor azt mondtam: ezt meg kell csinálnom, akkor csak jól szabad megcsinálnom. Azért én voltam a legjobb táncos annak idején, elég jó hangom volt, nagyon jól énekeltem, azonkívül kiválóan kártyáztam bridzset, tarokkot, mindent csak első fokon szabad csinálni, ez magától értetődik, mert volt egy ilyen büszkeség is bennem, hogy én mindent el tudok intézni, nemcsak a szakmait, hanem még ezt is. Én nagyon-nagyon örülök annak, hogy ez volt az én felfogásom már diákkoromban is. Én voltam az aki mindig köszöntöttem a tanárokat, az igazgatót, rendeztem a diákelőadásokat, én voltam monológ-mondó, játszottam vígjátékban, drámákban, mindenfélében. Mindig szerettem szerepelni. De ha már egyszer szerepelek, akkor már jól szerepeljek. Ez mondjuk lehet, hogy nem baj,

Köszönöm szépen.

Királyföldi Lajosné

Önéletrajz

A mérnöki munkáról először a háború alatt hallottam: édesapám és munkatársai tevékenykedtek a szétbombázott vasúti és közúti hidak helyreállításában. Azt, hogy a híd mennyire fontos és komoly dolog, hamar és jól meg tudtam érteni.

Ezért is megrettentem, amikor 1950-ben az ÁMTI Hídirodáján alkalmaztak mint rajzoló. Tudatlanságom a segítőkész közösségben hamarosan az érdeklődés forrása lett.

Az újjáépítés nagy feladatait vállaló hídirodán megismertem a Duna- és Tisza-hidak acélszerkezeti terveit és az építési tevékenység néhány mozzanatát.

Mire a nagy feladatok száma csökkent, valamennyit nöött a tudásom is: önálló munkát is bíztak rám. A kis vasbeton hidak helyreállítását és építését figyelemmel kísértem. Egyetemi tanulmányaimat segítette a gyakorlati ismeret.

Az autópálya-építés megindulása nagy kihívás és lehetőség volt. Örömmel vettem részt benne. Az ismétlődő feladatok egyhangúsága valójában nem is létezett: Minden híd egyedi megoldást kívánt. Fejlődött a tervezési munka, a kivitelezés eszközei és módszerei, az elvárások szintje.

A monolit vasbeton szerkezetek hagyományos formáit – a nagy és fontos helyszíni munkát, bonyolult zsaluzatot és állványt kívánó több bordás keretszerkezeteket – egyszerűbb, takarékos lemezek és szekrénytartók váltották fel. A pillérek változatos formáit is egyszerűsíteni kellett. A hídfők tömör falazatai a széles autópályahidaknál nagy nehézséget jelentettek. Néhány kísérlet után létrejöttek az oszlopos járomként épített, rézsűkkel takart hídfők. Az Egyetem Vasbetonépítési és Alapozási Tanszékén nagyon sokat segítettek a jó megoldások kidolgozásához.

Az előregyártott, feszített hídgerendák alkalmazása is új feladatok elé állított. Jó, érdekes, szép munka volt, Nagy örömet okozott, hogy az M0 hídjain 1985-ben végrehajtott próbaterhelések szépen igazolták az elméleti feltevéseket. Jó, hogy taníthatok. A sok év tapasztalatai logikus

rendbe foghatók. A gyakorlat igazolja a jó feltevéseket és hozzásegít a tévedések elkerüléséhez. A mérnökhallgatók gyakran megértik, és – remélem – alkalmazni is fogják az átadott ismereteket.

Válaszok

Hogyan került a hídépítés területére?

1950-ben januártól jártam a Munkaközvetítő Irodába, de nem tudtak egy gimnazista részére munkát ajánlani. Tudtam, hogy az iskolaév végén munkába kell állnom. Egyik osztálytársam édesapja üzent: az ÁMTI – Állami Mélyépítési Tervező Iroda – Hidosztályán felvesznek műszaki rajzolónak, ha elfogadható próbarajzot készítek. Adott acél-szerkezeti rajzokat, pauszt és tuskihúzó. Gyakoroltam, de csak a második próbarajz volt – úgy, ahogy – elfogadható. Nagy elhatározással kezdtem dolgozni: tudatlanságomat igyekeztem készségesen, szorgalommal kiegyenlíteni.

Melyek voltak a hidász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?

Elszomorított, hogy képtelen vagyok megérteni a lemásolásra váró rajzokon és szövegekben az összefüggéseket; kerestem a válaszokat. Persze láttam a Hídiroda életét. A többnyire fiatal, öntudatos kollégákat, a sikerek és gondok említését. Azt, hogy a hídtervezés bonyolult, felelősségteljes munka, hamar beláttam.

A kétség: megtanulhatom én ezt? alkalmas vagyok erre a feladatra? igen erős volt. Leküzdéséhez nem önbizalmam, hanem sorsom adott erőt: ha a szolnoki vasúti híd roncskiemelése során, 1945. decemberében meghalt az édesapám – munkájával segítve a háború utáni rendeződést – talán kapok segítséget kollégáimtól, ha rászorulok, én is. Igen, kaptam. Sokszor. Azt hiszem, mondhatom: segítettem én is, amikor kellett. Így érvényesült a kis francia népdal szövege az avignoni lerombolt köhidat újjáépítő barátról: nekifogott, csinálta, ha megakadt, angyal segített neki. Bizony, a hídépítés önzetlen együttműködést kíván.

Sávoly mérnök úr, aki munkát és bizalmat adott, példakép lett, mint ember. Mérnöki kiválóságát csak sok év után voltam képes felfogni. Tanárain közül dr. Schwertner Antal és dr. Palotás László hatása volt a legerősebb: a szakma szeretetét, a törekvést, hogy minél jobban megis-

merjük az anyagot és a szerkezetet, jól kihallottam előadásaik mondataiból.

Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?

A hídirodán töltött 40 szolgálati év alatt sok segítséget kaptam Kemény Ádám és Kozma Károly mérnöktől; Balázs Zoltán létesítményi főmérnöktől az autópálya hidak tervezése tárgyában; a tervezési munkában Vakarcs László, Fehér László és Vincze Istvánné mérnökök, dr. Vágvolgyi Ádámné, Erdősy Miklósné, Pákay Béláné és Pál Lajosné technikusok részéről. A főtervező osztályokról Ferenczy Béla és Mihályffy Árpád volt a legfőbb támasz.

Az építők részéről Kisteleký Antal, Csicsely Csaba, Encsy Balázs mérnökök, Szilágyi Sándor műszaki ellenőr, Sárdi Ferenc létesítményi főmérnök, Szántó István és Kató József művezetők voltak segítőim.

Szárnyakat adott Apáthy Árpád, a KPM Közúti Hidosztály vezetőjének bizalma, Zsámboki Gábor precíz észrevételei pedig igen hasznosnak bizonyultak, két lábbal kellett a földön állni.

Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő művének?

Szinte sosem volt „saját” munkám. Az autópályahidak tervezési munkája mint sajátosságos nagy tömegű építési feladat, egy-egy építési szakaszon beruházási összeg, anyag- és élőmunka- felhasználás és építési idő szempontjából nyert elbírálást. Ezért történhetett, hogy egy évtizeden belül döntéselőkészítő tanulmányok, számos vonalváltozat – és a hozzátartozó hídtervek – műszaki-gazdasági vizsgálata képezte a tervezési munka egy részét.

A tapasztalatok megjelentek a Mélyépítéstudományi Szemle cikkeiben, elhangzottak a KTE Mérnöki Szerkezetek előadásain, néha nemzetközi konferenciákon. A közlésre szánt anyag összeállítása során nyert bizonyítást: mennyire felel meg az elvárásoknak az elkészült pályaszakasz.

Az előregyártott hídgerendák új fejezetet nyitottak az autópálya-építés történetében (1971). A 10-22 m hosszú EHGE a hirdi gyár terméke volt, öt éven belül megjelent a 10-30 m áthidalására alkalmas EHGT, majd az UB 70, illetve 100 cm magas tartó, a BVM csepeli gyárának termékei. Az M0 „B” szakaszának építésére a világbanki kölcsön adott lehetőséget. Az új érdekeltségi viszonyok miatt az építőipar minden

területen – így a hídépítésben is – bizonyította fejlődőképességét. Jó felkészülésnek bizonyult a rendszerváltozás utáni helyzetre.

Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

A fiatal mérnökökre kell hagynunk, amit hosszú éveken át építettünk, hogy fenntartásáról gondoskodjanak, hibáit kijavítsák, a jó megoldásokat felhasználják. Persze azt szeretnénk, hogy legyenek figyelmesebbek, körültekintőbbek, pontosabbak, mint mi vagyunk. Vagyis egy jó közösség tagjaiként végezzük a munkánkat, egymásra figyelve. Ezért nagyon fontos, hogy az ipar és az oktatás kapcsolata folyamatos legyen. Lássa a diák, hogy az elmélet és a gyakorlat egyformán fontos egy új szerkezet, épület, útvonal, közmű létrehozásához. Érezze magát érdekeltnek, felelősnek abban, hogy jól és szépen alakuljon körülöttünk az épített világ.

Kozma Károly

Önéletrajz

Születtem Budapesten 1922. november 11-én. 1941-ben Budapesten érettségiztem, majd a József Nádor Műszaki Egyetem mérnöki karára iratkoztam be, ahol 1946-ban mérnöki diplomát szereztem (671/946 sz.).

Munkahelyeim:

- | | |
|------------------------|---|
| 1947. III. – 1949. II. | Sávoly Pál Tervező Iroda |
| 1949. II. – 1952 XII. | ÁMTI, majd a jogutód Mélyépterv-nél irányító tervező, szakosztályvezető |
| 1953. I. – 1983. XII. | UVATERV-nél előbb szakosztályvezető, majd 1955-től az egyik Hídtervező Osztály vezetője |
| 1986. II.-től | FKFV, majd FKF Rt.-nél nyugdíjasként létesítményfelelős, műszaki ellenőr |

Tevékenységeim:

Sávoly-irodában a Lánchíd újjáépítésének statikai számításában, alapterveinek kidolgozásában vettem részt.

Az Állami Mérnöki Tervező Irodában (ÁMTI) kezdetben több fővárosi, illetve vidéki Duna-híd újjáépítésénél kisebb tervező csoport munkáját irányítottam.

Az Uvatervnél a 25-35 fős tervező osztály irányításom alatt számos közúti és vasúti Duna-, Tisza-, Rába-, Zala-híd, valamint sorozatban alul- és felüljárók tervezését végezte. Ezen belül számtalan korszerű közúti és vasúti acél, illetve vasbetonszerkezet koncepcionális tervezését, majd ellenőrzését láttam el. Részt vettem az új Erzsébet híd tervezésében mint a generáltervezés és a szereléstechológia összefogója. Több jelentős hídexport munka (egyiptomi Nílus, forgó-hidak, indiai, bangladesi, NDK vasúti hidak) acélszerkezetének tervezését irányítottam. A TS uszályokból álló újszerű közúti-vasúti szükséghidak tervezésében is részt vettem. A fővárosi Duna-hidak 1968-ban indult felújítási munkáinak aktív közreműködője voltam. Az Árpád híd 1980-84 közötti kiszélesítésének és a parti feljárók korszerűsítésének generáltervezését koordináltam.

A közúti és vasúti Hidszabályzatok többszöri átdolgozásában, valamint számos műszaki irányelv, típus-terv kidolgozásában vettem részt. A jelentősebb tervezési munkákról több műszaki folyóiratban ismertetésem jelent meg. Több évig a vállalati újítások elbírálásában, a tervezési díjszámítások kidolgozásában is részt vettem.

1950-53 között az akkor alakult Műszaki Főiskolán a Tartók statikája című tárgy gyakorlatvezetője voltam.

Nyugdíjazásom után az Uvatervnél több Duna-híd tervezésénél szakértő konzulensként működtem közre. 1986-tól a Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalatnál a Lánchíd, Erzsébet híd felújítási munkáinak előkészítését, majd lebonyolítását irányítottam.

Munkáimért több ízben részesültem miniszteri elismerésben, nyugdíjazásomkor a Munka Érdemrend ezüst fokozatát kaptam. A Műegyetemtől 1996-ban arany diplomát kaptam. A Magyar Mérnöki Kamarának 1997-óta tagja vagyok. Nős vagyok, két felnőtt gyermekem és egy unokám van.

Válaszok

Hogyan került a hídépítés területére?

Már az egyetemi tanulmányaim során is érdekelték a hidak és ezért is ezt a tagozatot választottam. Az utolsó évben az akkori professzorok (Mihailich és Korányi) csak megerősítették érdeklődésemet.

Melyek voltak a hídász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?

Tanulmányaim vége egybeesett a fővárosi hidak siralmas látványával (1945 májusában csak csónakkal lehetett Pestről Budára átmenni), ez még inkább fokozta érdeklődésemet, milyen nagy feladat vár ránk a hidak újjáépítésével. Így jelentkeztem Sávolgy Pálnál, aki a Lánchíd tervezésére akkor kapott megbízást. Megismerve széleskörű tudását, egyéniségét, mesteremnek tartom, aki mellett majd húsz évig dolgozhattam.

Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?

Sávolgy Pál irodájában töltött két év alatt az ott dolgozó idősebb kollégák segítettek, mint Kemény Ádám, Habinyák Elemér, akikkel később is együtt dolgoztam.

Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő művének?

Szerencsésnek érzem magam, hogy sok szép és jelentős tervezési munkában részt vehettem, később ezeket irányíthattam is. Legközelebb áll a Lánchíd, majd az Erzsébet kábelhíd, amelynél jelentős részfeladatot kaptam, később az Árpád híd szélesítésének tervezése.

Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hídász nemzedéknek?

A híd nem öncél, az út tartozéka, de a nagy folyami hidak kialakításánál a megjelenése, környezetbe illeszkedése a döntő. Mindig komplexen kell a feladatot megoldani, de a célszerűség mellett a mérnöki létesítmény gazdasági feladat is. A számítógép, programozás világában sem szabad mellőzni a közelítő számításokat, ez szükséges kontroll.

Dobó István

(Lejegyezve magnófelvétel után.)

Hogyan került a hídépítés területére?

1924-ben születtem egy véletlen folytán Budapesten, hiszen családom Balassagyarmaton élt. Balassagyarmaton érettségiztem a Balassa Bálint Gimnáziumban. Édesapám tanár volt, édesanyám otthon nevelt bennünket, négyünket.

A gimnáziumban elhatároztam, hogy erdőmérnök akarok lenni. Amikor oda került a sor, hogy már a felvételi tájékoztatót kellett nézni, kiderült, hogy ez nekem nem megy. Sopronban 200 pengő volt havonta a kollégium, ráadásul kötelező volt az egyenruha. Ez a család anyagi lehetősége miatt nem mehetett. Ha ez nem megy, akkor nem leszek erdőmérnök. Ezután megnéztem a tájékoztatót, és olyat kerestem, ami kint van a természetben. Végignéztem a felvételi tájékoztatót, főleg a műszaki témák érdekelték. A választás során az általános mérnöki kar mellett kötöttem ki. Az egyetem alatt a fővárosnál volt ösztöndíjam, így minden nyáron másfél hónapot a fővárosnak dolgoztam. A beosztottak ekkor minden nyáron más területre kerültek. Voltam a vízeseknél, a csatornásoknál, és lettem volna a hidászoknál is, csak a háború közbeszólt és azon a nyáron már nem kellett emiatt a fővárosba utaznom. Ekkor elmentem a balassagyarmati Államépítészeti Hivatalhoz dolgozni, ahol gyakorlatilag is hidász lettem. Ekkor még itt nem volt háború, a hivatal folyó munkái e szakterületre vezettek. (1943-44). Az állami hivatalnál végigtanultam a gyakorlatban az útépitést, hídépítést. Szeptemberben nem mentem vissza az egyetemre, mert az egyre gyakoribb bombázások miatt annak nem volt már értelme. Azért megindult papíron az év, de már 44-ben ősszel nem volt rendes tanítás. Így tehát Gyarmaton tovább dolgoztam mindaddig, míg nem jöttek közbe katonás dolgok. Szerencsémre a műegyetemen a harmad-negyed éveseket nem akarták kivinni bakának, hogy lőjék őket, gondolva hogy a mérnökre a háború után is nagy szükség lesz. Úgy gondolták, hogy a hallgatókat kiviszik Németországba, és ott fejezik be a tanulmányaikat. Addigra én belekerültem az ellenálló mozgalomba. Megkaptam a behívót a németországi kiutazáshoz. Elhatároztam, hogy nem vonulok be, hogy Németországba vigyenek, hanem a Görgey ellenállási zászlóaljnál vállaltam feladatokat egészen a háború végéig. Volt egy olyan nyílt parancsom, amivel én megvédtem magam igazoltatásoknál. Így maradtam itthon és fejezhettem be később, szép lassan az utolsó évem az egyetemen.

A diplomát végül 1950 elején szereztem meg. Előtte még le kellett tennem több vizsgát. Dolgoztam többfelé, többek között hidász területen is. Ez idő alatt kaptam kedvet a hidász szakterülethez. Ekkor a Közúti Hídberuházási Vállalatnál dolgozó kollégák hívtak maguk közé. A világháború esztelen pusztítása rengeteg tennivalót adott. Újjáépíteni

vagy újat építeni. Itt váltam még a diploma megszerzése előtt véglegesen hidásszá.

Melyek voltak a hidász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?

Tanítóim a Közúti Hídberuházónál: Baksay Zoltán, Láng-Miticzky Tibor, Széchy Károly, Harkányi János, Lébényi László (Duna-híd roncsok kiemelője). Nagyon jó csapatban dolgozhattam. Egyik nap Baksay Zoltán minket fiatalokat kivitt a terepre és tőle eltanulhattuk a gyors háromszögelés, tájolás, alappont lefektetés trükkjeit, amit utána élesben rengeteget kellett alkalmazni. Főnökök megmutatták, hogyan kell csinálni ezt rutinba.

Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő művének?

Első komolyabb beosztásom a Rum – Kám közötti Rába-ártéri-hidak újjáépítése volt. E feladatra a Hídepítő Vállalat kiköltözött, engem meg kihelyeztek műszaki ellenőrnek. Akkor ebben a feladatkörben ellenőrizni kellett mindent: anyagokat, minőséget, teljes geodéziát. A háború előtti hidak fa cölöpözött alapokon álló vasbeton szerkezetek voltak. Az újjáépítéskor a tervezők cölöpözést írtak elő. A munka komoly cölöpözéssel kezdődött, természetesen a forgalom folyamatos fenntartása mellett. 1950 novemberében megérkezett a „várt” árvíz, ami az egész árteret, így a munkaterületeket is elöntötte. Ekkor a Hídepítő Vállalat Pesten nagy értekezletet tartott, ezért a művezetők is Pestre utaztak és teljesen egyedül maradtam mint műszaki irányító. Provizórikusan meg kellett emelni az út szintjét a magas vízállás miatt és a teljes munkaterületet a víz ellen biztosítani. A töltés védelmében a környék összes követ le kellett foglalnom. A politikailag lezárhatatlan forgalmat sikerült fenntartani. A kapcsolatot csak telefonon tudtam tartani Szombathellyel. Az árhullám apadásának hírére az árvízi ügyeletet befejezték, ám ekkor éjszaka egy újabb árhullám érkezett. Ekkor már valamennyi építési barakkot elöntötte a víz. Teljesen egyedül maradtam az éjszakai védekezésben, és ekkor véresen komolyan vették az anyagi kárral járó bármilyen eseményt. Jobb híján nekifogtunk mindenféle lopott anyaggal a védelem erősítésének és végül sikerült a hídepítést megvédeni. A faanyagot drótkötéllal lehorgonyoztuk, a cementet az utolsó dekáig az útestre és a faluba kellett menekíteni, a vasanyaggal meg nem volt probléma. Ekkor megérkezett az állami „felsőség” fekete autón. Ordítás

és felelősségrevonás, idegeskedés. A megyei tanács elnöke le akart tartóztatni amiért nem jelentettem az eseményt senkinek, de a vele lévő katonatiszt ezt szerencsére nem tette meg, mert ő megértette magyarázatom, miszerint az ügyleteken sehol sem volt akkor már senki sem, és ehhez jó volt, hogy voltak tanúim is! A Közúti Hídberuházót ottlétem egy éve után beolvasztották a minisztérium Hídosztályába. A feladat változatlan maradt. A Hídosztályon hamar nevet szereztem. Ennek egyik állomása volt a kisari Tisza-híd esete. A fahíd összedőlés előtt állt. Helyi vállalatok igénybevételével (szerszám, gép, ember, anyag) nekem kellett hozzá adnom a műszaki megoldást, tervet, műszaki irányítást és ellenőrzést. A Tisza jégzajlása az ideiglenes híd cölöppeit igen elkarcsúsította, azonnali beavatkozásra volt szükség. Helyszínre kiérkezve felmértem a károsodást és a helyi adottságokhoz igazítva egy monolit vasbeton gyűrűs szarkofágot készítettünk a cölöpök kritikus szakaszaira. Ezzel a megoldással a provizórium az állandó híd megépítéséig tovább szolgálhatta a közúti közlekedést.

A horvátkimlei Mosoni-Duna-híd akkor egy fahíd volt, amelynek megerősítése volt egyik feladatomban. A cölöpözés kiegészítésével és a felszerkezet megerősítésével két napos munka után ismét átadtuk a forgalomnak.

Érdekesség a hídépítésnél sok volt. Nem volt megfelelő műszaki előkészítés sem gépben, sem anyagban. Szinte minden esetben a teljes vasalást a helyszínen át kellett tervezni a rendelkezésre álló vasanyaghoz. Ezért nekünk, műszaki ellenőröknek kellett áttervezni a hidat. Erre természetesen a kivitelező sohasem volt hajlandó, a tervekbe bedolgozott, de nem vállalta a felelősséget. Az Uvaterv meg úgy le volt terhelve, hogy ha hozzájuk fordultunk volna, még ma sem állna az a híd. Sokszor tehát átterveztem a hidat, mert nem volt ilyen vas, csak olyan, és átterveztem még sok mindent, hogy lehessen dolgozni, az építkezés haladjon. Ilyen körülmények között építettünk rengeteg hidat.

Megítélésem szerint ez volt a szakma csúcsa, amikor az ember teljesen egyedül van és neki kell kitalálnia mi az amit lehet csinálni, abban a pillanatban, azon a helyen, azokkal az emberekkel, anyagokkal, annyi idő alatt úgy, hogy jó legyen. A döntés megszületett, nem volt, aki azt zsúrizze, jóváhagyja, megcsináltuk és jó volt.

Egy idő után önálló feladatokat is kaptam, majd egy idő után a minisztériumban megkaptam a teljes Tiszántúli hidász feladatait. Ez a régi

világban osztálytanácsos szintű feladatot jelentett. A második évben átkértem magam Balassagyarmathoz közel, ezért megkaptam Észak-Magyarországot, ahol sok kisebb híd volt (a 3. sz. főúttól északra).

A következő nagy munka a Keleti-főcsatorna-hidak építése volt. A híd-osztály megkapta a kész terveket tele újításokkal nyolc ívhídra, különféle támaszközökkel. A hidakat megtervezték teljes előregyártással (íveket is!). A terveket a beruházó készítette, és csak az utolsó pillanatban adták be engedélyezésre. Mi fiatalok (Träger Herbert, Hídvéghi Rudolf, Zsámboki Gábor, Gállik István) megkaptuk a terveket gyors ellenőrzésre. Kiderült, hogy emelés közben bizonyos helyzetben az ív eltörhet. Az eredeti tervek szerint az előregyártott ívek U szelvényűek lettek volna utólagos teljes kibetonozással, így többlet vasalást már nem lehetett beletenni. Le kellett állítani a teljes előregyártást és visszatérni a hagyományos építési technológiához. Igen ám, de akkorra már elkészült az előregyártáshoz szükséges emelődaru, ezért egy híd esetében (16. sz. KFCS-híd) a monolit ívek elkészítése után a pályatáblát előregyártott módon készítettük, ami műszaki és gazdasági nonszensz volt, de így lehetett csak elkerülni, hogy a már legyártott daruk miatt ne legyen hatalmas botrány. Így lehetett hivatkozni előregyártásra is.

Az ívek állványozásánál rengeteg gond volt. A hídszabvány paragrafusai alapján az agyagos talajban a cölöpalapozást nem lehetett elkészíteni. Én műszakilag éreztem, hogy a szabványnak nincs igaza. Ehhez igazolnom kellett a facölöpök teherbírását. Az agyagba vert, de 4-7 napig pihentetett cölöpök teherbírása a mérések tanúsága szerint igen felkeményedett. A pihentetés hatására a cölöpöt körbekötő agyag palástnyomása rendkívül megnövekedett. Az állvány bontásakor meg kellett tiltanom, hogy a cölöpöket a hídról húzzák ki, mert olyan cölöp-erők adódtak, hogy leszakadt volna a kész vasbeton híd. Szerencsémre Széchy Károly egyik könyvének lábjegyzetére tudtam hivatkozni, így érvelésemet és bizonyításomat a szabvány ellenében elfogadták. Minden héten hétfőn értekezlet volt a minisztériumban, kedden kimentünk Träger Herberttel a csatornához, ő Tiszalóktól Balmazújvárosig, én meg Balmazújvárostól Hajdusoboszlóig. Pénteken késő este értünk Budapestre vissza.

Lényegesen magasabb fizetés miatt elmentem a hídosztályról a Vízitervhez irányító tervezőnek. Ekkor kicsit távolabb kerültem a közvetlen hidász szakterülettől.

HASZNOS ADATOK

EGYLETEK – DÍJAK

Egyletek

Magyar Mérnöki Kamara Tartószerkezetek Tagozat

A Magyar Mérnöki Kamara Tartószerkezetek Tagozata a hidász szakterületet magába foglalja. A Tartószerkezeti Tagozat 2003. december 12-én három esztendőre megválasztott elnöke: dr. Almássy József, elnökségi tagok: dr. Dulácska Endre, Hernás Attila, Horváth Adrián, dr. Kovács Béla, dr. Körmöczy Ernő, Mátyássy László, Mentessné Zöldy Sarolta, Rozváczy Judit, Schulek János és dr. Visontai József.

Iroda cím: 1094 Budapest, Angyal u. 1-3. Tel: 1/455-70-80; Fax: 1/455-7089; Email: almasij@axelero.hu; Honlap: www.mmk.hu

Magyar Ütügyi Társaság

A MAÚT tevékenységében az útügy területén működő igazgatási intézmények, kutatóhelyek, tervező és konzultáns vállalkozások, építő és kivitelező vállalatok és az önkormányzatok legjobb szakemberei vesznek részt, jól tükrözve a műszaki-szabályozási problémák sokszínűségét és a közös érdeket.

A MAÚT mintegy 30 munkabizottságban dolgozza ki közmegegyezően alapuló műszaki-szabályozási anyagait, az útügyi ágazat szakmai vezetésével összehangoltan, s terjeszti elő jóváhagyásra az országos közúthálózaton való alkalmazás érdekében. Egyúttal - összhangban az európai gyakorlattal - alkalmazásra ajánlja önkormányzatoknak.

A MAÚT az ütügyi előírások kidolgozásán kívül kizárólagos joggal végzi minden ütügyi szabályozás kiadását és terjesztését.

A társaság elnöke Tombor Sándor, elnökhelyettese Molnár László, ügyvezető dr. Schváb János. Cím: Budapest II., Lövház u. 37. Levélcím: 1525 Budapest, Pf. 177. Tel.: 1/315-03-22, 1/336-02-30, 1/336-02-31; Fax: 1/316-10-77; Email: office@maut.hu

KTE – Mérnöki Szerkezetek Szakosztály

Az 1949-ben alapított Egyesület önkéntes társuláson alapuló tudományos egyesület, mely országos társadalmi szervezetként működik. Tagja lehet minden természetes, vagy jogi személy, illetve szervezet, aki, illetve amely érdeklődést tanúsít a közlekedés, a közlekedésépítés és a kapcsolódó tudományok iránt.

Közúti Szakemberekért Alapítvány

Az alapítvány célja kettős: az egész életükben a közutat szolgáló, a közúti szakma fejlődéséért sokat tett idősebb kollegák életútjának erkölcsi és anyagi elismerése, valamint a fiatal közúti szakemberek szakmai fejlődéséhez, tudományos munkájukhoz anyagi hozzájárulás biztosítása.

Díjak

Jelen évkönyv lehetőségeihez igazodva válogatni kellett a sokféle, mérnököknek és mérnőköknek is megítélt díjak ismertetésében. Az állami és minisztériumi díjak, érdemérmek, plakettek közül egyedül a legmagasabb, Széchenyi díj kitüntetettjeit soroljuk föl, majd az ismertebb kamarai és egyéb alapítású díjakat ismertetjük.

Széchenyi díj

Az 1990. évi XII. törvény értelmében minden év március 15-én az államfő adja át a természettudományi terület legmagasabb állami kitüntetését, a Széchenyi díjat. A miniszterelnök elnökletével működő 25 fős bizottság dönt a díjazottakról.

Kitüntetettek (mérnöki területen, 1998 óta): dr. Dulácska Endre, dr. Csom Gyula, dr. Csurgay Árpád, dr. Géher Károly, dr. Kaliszky Sándor, dr. Madas András, dr. Tánczos Lászlóné és dr. Jankura Katalin (1998), dr. Balázs György, dr. Starosolszky Ödön, dr. Tóth Klára, dr. Vajda György, dr. Winkler András, dr. Gordos Géza és dr. Győrfi László (2000), dr. Domanovszky Sándor, dr. Bánhidi László, Bogsch Erik, dr. Csapody István, dr. Palkovics László, Solymos Rezső, dr. Vértess Attila (2001), dr. Szabéni Imre, dr. Somlyódy László, dr. Gáspár Zsolt és dr. Tarnai Tibor (2002) Kövesné dr. Gilicze Éva, dr. Kubinszky Mihály, Prohászka János, dr. Seregi György (2003).

MMK – Zielinski Szilárd díj

A Magyar Mérnöki Kamara 2000. január 19-én a kiemelkedő magyar alkotó, mérnök, tudós egyetemi tanár, több mérnöknevezeték tanítómestere, az 1923. évi XVII. törvény alapján 1924-ben megalakított Budapesti Mérnöki Kamara első elnöke emlékére Zielinski Szilárd díjat alapított.

Kitüntetettek: dr. Benkó Imre, dr. Mistéth Endre, dr. Schváb János és dr. Varga László (2000), dr. Kovács Ferenc, dr. Szabéni Imre, dr. Varjú György és dr. Nemesdy Ervin (2001), Dezső Zsigmond, Homola Viktor, dr. Kerkápoly Endre és dr. Korda János Ph.D. (2002), Holló Csaba, dr. Magyar József, dr. Kerekes Imre és dr. Walz Géza (2003), Baross Károly, dr. Büki Gergely, dr. Karsay László, dr. Körmöczy Ernő és dr. Scharle Péter (2004).

MMK – Menyhárd István díj

A Magyar Mérnöki Kamara Tartószervezeti Tagozat 1999-ben tagozati díjat alapított a tagozat szakterületén kiemelkedő munkát végző mérnökök elismerésére és díjazására.

Kitüntetettek: dr. Ivits Iván (1999), Kiss Lajos (2000), dr. Lipták László (2001), Reisch Róbert (2002), dr. Csellár Ödön (2003)

MMK – Széchy Károly emléklap és díj

A Magyar Mérnöki Kamara Geotechnika Tagozatának 1999-ben alapított tagozati emlékdíját a szakterületen kiemelkedő teljesítményt nyújtó szakemberek elismerésére évente adják át.

Kitüntetettek: dr. Varga László (2000), Fazakas György (2001), dr. Boromisza Tibor (2002), Lazányi István (2003), dr. Greschik Gyula (2004).

KöViM – „Év hidásza” díj

A szakminisztérium által alapított díjat évente a hídmérnöki konferenciához kapcsolódóan ítélik oda a hídüzemeltetés, -fenntartás, -fejlesztés területén kiemelkedő munkát végző hídmérnöknek.

Kitüntetettek: dr. Tóth Ernő (1994), Kolozsi Gyula (1995), Vértés Mária (1996), dr. Träger Herbert (1997), dr. Gáll Imre (1998), Beloberk László (1999), Jójárt János (2000), Szecei István (2001), Molnár István (2002), Agárdy Gyula és dr. Lublőy László (2003), dr. Domanovszky Sándor (2004).

A fib Magyar Tagozata – Palotás László díj

A fib MT 2000-ben díjat alapított a beton- és feszített vasbeton szerkezetek területén kiemelkedő mérnöki teljesítmények szakmai elismerésére és díjazására. Kuratóriumi elnök: dr. Loykó Miklós

Díjazottak: Wellner Péter és dr. Köllő Gábor (2000), dr. Jávor Tibor és dr. Almási József (2001), dr. Kiss Zoltán és Polgár László (2002), dr. Popovics Sándor Ph.D., P.E. és dr. Erdélyi Attila (2003), Mentésné Zöldy Sarolta és Prof. Gallus Rehm (2004).

MAÚT – Aranyérföldkő szakmai díj

Díjazottak: Berg Tamás, dr. Knebel Jenő, dr. Nemesdy Ervin és Tusnády Pál (2001), Hórvölgyi Lajos, Kolozsi Gyula és dr. Mistéthy Endre (2002), Jaczó Győző, Répássy Attila és Wellner Péter (2003), dr. Karsay László, dr. Keleti Imre és Pallay Tibor (2004), Csordás Csaba, Encsy Balázs, dr. Lányi Péter és Reinisch Egon (2005).

MAÚT – dr. Vásárhelyi Boldizsár díj

Díjazottak: dr. Boromisza Tibor (1997), dr. Vásárhelyi Boldizsár (1998) dr. Lányi Péter, dr. Pallós Imre és Stoll Gábor (1999), dr. Keleti Imre és dr. Schváb János (2000), Vértés Mária és Reinisch Egon (2001), Csikhelyi Béla és Schulz Margit (2002), Gál Mária és dr.

Liptay András (2003), dr. Csorja Zsuzsanna, dr. Mentsik Győző és dr. Petőcz Mária (2004), Bacsó Antal, dr. Szakos Pál (2005).

MAÚT – dr. Nemesdy Ervin diplomadíj

Díjazottak 2003-ban: Zaránd Ákos Rudolf I. díj (BME), Németh Viktor I. díj (BME), Kruczler Andrea II. díj (BME), Szappanos Lajos II. díj (PTE PMMFK), Szelle Krisztina II. díj (BME), Bátor Gábor III. díj (BME), Császár Réka különdíj (SZE), Pogonyi Ádám dicsérő oklevél.

Díjazottak 2004-ben: Ercsényi Balázs II. díj (BMGE), Vasvári Gergely II. díj (BMGE), Horváth Orsolya III. díj (PTE, PMMFK), Pataki Ildikó különdíj (BMGE).

Vasúti Hidak alapítvány – Korányi Imre díj

Vasúti Hidak Alapítvány 2001. május 20-án Korányi Imre díjat alapított a vasúti hidak területén alkotó mérnökök elismerésére. A díjat első alkalommal 2002-ben adták át.

Kitüntettek: dr. Nemeskéri-Kiss Géza (2002), dr. Szittner Antal (2003), Evers Antal (2004).

Hídkezelők névjegyzéke

Társaság	Név	Beosztás	Telefon	Fax
Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság Híd Főműmókség	Sitku László	főosztályvezető	1/336-8244	1/3368-256
	Rigler István	osztályvezető	1/336-8246	
	Kara Katalin	hidász mérnök	1/336-8247	
	Halász Lajos	hidász mérnök	1/336-8248	
	dr. Träger Herbert	szakértő	1/336-8295	
	dr. Tóth Ernő	szakértő	1/336-8248	
Állami Közúti Műszaki és Információs Kht. Minőségvizsgálati Osztály Győr	Lukács Szabolcs	osztályvezető	96/319-625	96/324-596
	Sashalmi Árpádné	gazdálkodási ügyintéző		
	Dubovány Zsolt	minőségellenőr		
	Fazekas Ferenc	csoportvezető		
	Tóth Anna	hidász mérnök		
	Erdélyi Erzsébet	laboráns		
	Koczánnc Ács Szilvia	laboráns		
	Orodán György	mérőtechnikus		
	Tóth István	mérőtechnikus		
	Timár Béla	mérőtechnikus		
	Vértes Mária	szakértő		
Nemzeti Autópálya Rt.	Budainé Fülöp Márta	hidász mérnök	1/436-8100	1/436-8110
	Gábrriel László	hidász mérnök		
	Hirt József	hidász mérnök		
	Kerényi Enikő	hidász mérnök		
	Mártonné Újlakán Györgyi	hidász mérnök		
	Rékassi Győző	hidász mérnök		
	Szabó Márta	hidász mérnök		
	Sztrakay Józsefné	hidász mérnök		
	Teleki Kálmán	hidász mérnök		
	Állami Autópályakezelő Rt. Hídosztály	Beloberk László		
Nagy Attila		hidász mérnök M0	1/436-8200	
André László		hidász mérnök M1		
Csikós Csaba		hidász mérnök M3		
Bakonyi Zoltán		hidász mérnök M7		
Tóth Balázs		hidász mérnök M8, M9		
Kozma Norbert		hidász mérnök		
Intertoll (M5) Hídosztály	Simány Emil	üzemeltetési igazgató	29/372-951	29-372-696

Társaság	Név	Beosztás	Telefon	Fax
Bács-Kiskun Megyei Állami Közütkelő Kht.	Darabosné Bujdosó Zsuzsa	hidász mérnök	76/503-540	76/481-572
Baranya Megyei Állami Közütkelő Kht.	Glöckler Lászlóné	hidász mérnök	72/522-345	72/213-023
Baranya Megyei Állami Közütkelő Kht.	Hesz Gábor	osztályvezető	72/522-333	72/213-023
Békés Megyei Állami Közütkelő Kht.	Cserkúti András	hidász mérnök	66/454-254/233	66/454-254
Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közütkelő Kht.	Szarka Judit	hidász mérnök	46/560-070	46/344-692
Csongrád Megyei Állami Közütkelő Kht.	Jójiárt János	hidász mérnök	62/622-150	62/425-691
Fejér Megyei Állami Közütkelő Kht.	Bíró János	hidász mérnök	22/512-543	22/512-531
Győr-Moson-Sopron Megyei Állami Közütkelő Kht.	Krizsnánszky Kolos	hidász mérnök	96/529-210	96/319-392
Hajdú-Bihar Megyei Állami Közütkelő Kht.	Makai Tamás	hidász mérnök	52/527-225	52/412-521
Heves Megyei Állami Közütkelő Kht.	Rajna József	hidász mérnök	36/511-350/128	36/511-352
Jász-Nagykú-Szolnok Megyei Állami Közütkelő Kht.	Szececi István	hidász mérnök	56/424-122/177	56/512-894
Komárom-Esztergom Megyei Állami Közütkelő Kht.	Pischné Katona Zsuzsanna	hidász mérnök	34/311-866/104	34/513-351
Nógrád Megyei Állami Közütkelő Kht.	Lackó Csaba	hidász mérnök	32/410-411	32/314-630
Pest Megyei Állami Közütkelő Kht.	Magyari László	hidász mérnök	1/336-8331	1/3368-329
Pest Megyei Állami Közütkelő Kht.	Rasztik Róbert	üzemeltetési mérnök	1/336-8331	1/3368-329
Somogy Megyei Állami Közütkelő Kht.	Kovács Roland	hidász mérnök	82/508-017	82/510-230
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közütkelő Kht.	Hajós Bence	hidász mérnök	42/508-790	42/504-308
Tolna Megyei Állami Közütkelő Kht.	Csapó Ferenc	hidász mérnök	74/412-011/119	74/412-995
Vas Megyei Állami Közütkelő Kht.	Czap Attila	hidász mérnök	94/312-945	94/312-945
Veszprém Megyei Állami Közütkelő Kht.	Németh Renáta	hidász mérnök	88/429-877/127	88/429-877
Zala Megyei Állami Közütkelő Kht.	Biri Gábor	hidász mérnök	92/549-754	92/549-724

Útügyi Műszaki Előírások

ÚT azonosító			Előírás címe
ÚT	2-1.402	:2003	Hídtartozékok I. Közúti hidak sarui és dilatációs szerkezetei
ÚT	2-1.403	:2005	Közúti visszatartó rendszerek II. Acélkorlátok hidakon
ÚT	2-1.404	:2002	Közúti hidak tervezési előírásai VI. Beavatkozások tervezése meglévő hidakon
ÚT	2-1.405	:2003	Közúti alagutak létesítésének általános feltételei
ÚT	2-1.406	:2002	Hídvizsgálat I. Megépült közúti hidak teherbírásvizsgálata
ÚT	2-2.201	:2003	Közúti hidak fenntartása
ÚT	2-2.202	:2004	Közúti hidak korrózióvédelme III. Acélszerkezetek védelme
ÚT	2-2.203	:2003	Közúti hidak korrózióvédelme I. Betonszerkezetek primer (technológiai) védelme
ÚT	2-2.204	:1999	Közúti betonburkolatok és műtárgyak roncsolásmentes vizsgálata Schmidt-kalapáccsal és ultrahanggal
ÚT	2-2.205	:2004	Közúti hidak védelme járművek okozta károk ellen
ÚT	2-2.206	:2003	Közúti hidak korrózióvédelme II. Kész betonszerkezetek
ÚT	1-2.207	:1999	Közúti hidak nyilvántartása és műszaki felügyelete (melléklet az 1/1999. (I. 14.) KHVM rendelethez)
ÚT	2-2.208	:2004	Közúti hidak nyilvántartása és műszaki felügyelete. Kiegészítő adatok és vizsgálati szempontok
ÚT	2-2.209	:1999	Országos közutak nyilvántartása. Közutak felletti akadályok
ÚT	2-3.401	:2004	Közúti hidak tervezése. Általános előírások

ÚT azonosító			Előírás címe
ÚT	2-3.402	:2000	Közúti hidak építése I. Beton, vasbeton és feszített vasbeton hídszerkezetek építése
ÚT	2-3.404	:2002	Közúti hidak építése II. Acélhidak gyártása és szerelése
ÚT	2-3.405	:2003	Közúti hidak építése III. Fahidak és hidállványok
ÚT	2-3.406	:2000	Közúti hidak szigetelése I. Vasbeton pályalemezű hidak felszerkezetének szigetelése és aszfaltburkolata
ÚT	2-3.407	:2000	Közúti hidak szigetelése II. Vasbeton pályalemezű közúti hidak szigetelésének készítése bitumenes lemezekkel
ÚT	2-3.408	:1999	Beton, vasbeton és feszített vasbeton hidak beton-korróziós vizsgálata. Karbonátosodás, a kloridbehatolás mélységének és a kloridtartalom mennyiségének meghatározása
ÚT	2-3.409	:1999	Közúti hidak acél pályalemezeinek szigetelése és aszfaltburkolata
ÚT	2-3.411	:2004	Közúti hidak tervezési előírásai I. Általános létesítési szabályok
ÚT	2-3.412	:2004	Közúti hidak tervezési előírásai II. Erőtani számítás
ÚT	2-3.413	:2005	Közúti hidak tervezési előírásai III. Közúti acélhidak tervezése
ÚT	2-3.414	:2004	Közúti hidak tervezési előírásai IV. Beton, vasbeton és feszített vasbeton közúti hidak tervezése
ÚT	2-3.415	:2004	Közúti hidak tervezési előírásai V. Öszvérhidak
ÚT	2-3.417	:2001	Közúti hidak építése IV. Nyitott munkagödör kialakítása, víztelenítése
ÚT	2-3.418	:2001	Közúti hidak építése V. Alapozások
ÚT	2-3.702	:1990	Út- és hídépítési betonok párazáró anyagainak minőségi követelményei és vizsgálati módszerei
ÚT	2-3.703	:1999	Közúti hídszigetelések felülettel párhuzamos tapadószilárdságának laboratóriumi vizsgálata
ÚT	2-3.704	:1999	Beton pályalemezű közúti hidakon alkalmazott szigetelési anyagok hőtűró képességének laboratóriumi vizsgálata
ÚT	2-3.705	:1999	Beton pályalemezű közúti hidakon alkalmazott szigetelési rendszer hőtűró képességének laboratóriumi vizsgálata

Akkreditált laboratóriumok jegyzéke

A MINŐSÍTETT LABORATÓRIUM			BETON			BETONACÉL			ADALÉK			CEMENT					HELYSZINI		
JELE	ÜZEMELTETŐJE	HELYE	vizsg.			vizsg.			vizsgálatok			vizsgálatok					vizsgálatok		
			17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	44	45	46
			Nyomószilárdság	Hajlító-húzó sz.	Vízjáróság	Folyáshatár	Szakítószilárdság	Szakadási nyúl	Szemel. fin. mod	Agyag-iszap tart.	Halmazsűrűség	Kötésvizsgálat	Terfogat álland	Örtes finomság	Nyomószilárdság	Hajlító-húzó sz.	Tapadószil	Schmidt kalapács	Száraz rétegvast.
1	ÁKMI MVO	Győr	1						1	1	1	1	1	1	1		1	1	1
2	ÁKMI MVO	Miskolc							1	1	1								1
3	ÁKMI MVO	Szeged	1						1	1	1								1
4	ÁKMI MVO	Veszprém							1	1	1								1
5	AGMI Rt.	Budapest				1	1	1											
10	Altetra Kft.	Budaörs	1						1	1	1	1	1						1
11	ALTEX 99 Kft.	Székesfehérvár	1						1	1	1								
16	MAÉPTESZT Kft.	Budapest	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18	H-TPA Kft. Buda	Budapest	1		1				1	1	1								1
19	H-TPA Kft.	Szeged	1						1	1	1								
21	H-TPA Kft.	Békécsaba	1																
22	H-TPA Kft.	Kaposvár	1						1	1	1	1	1	1					
23	H-TPA Kft.	Kecskemét	1						1	1	1								
26	H-TPA Kft.	Zalaegerszeg	1						1	1	1	1	1	1					1
27	H-TPA Kft.	Zalaszentiván																	
28	H-TPA Kft.	Miskolc	1		1				1	1	1	1		1	1	1		1	1
38	Abeton-Viacolor Rt.	Pécs	1	1	1				1	1	1								
42	BME Építőanyagok	Budapest				1	1	1											
43	BME Hidak és Szerkeze	Budapest				1	1	1										1	1
46	BVM Épelem Kft.	Budapest	1																
47	CEMKUT Kft.	Budapest	1						1	1	1								
49	CSABA Beton Kft.	Békécscsaba	1																
50	DEBMUT Rt.	Debrecen	1						1	1	1								
53	DEBMUT Rt.	Kiskunfélegyháza	1		1				1	1	1								
56	DEBMUT Rt.	Magyarszék	1						1	1	1								
61	DEBMUT Rt. Mobil	Polgár	1	1	1				1	1	1								
62	Dilafix-77 Kft.	Budapest							1	1	1								
63	Egri Utépitő Rt.	Eger	1						1	1	1								1
65	Egri Utépitő Rt.	Nógrádkövesd							1	1	1								
68	EGÜT Rt. II. Konténer	M3 ap.							1	1	1								
70	Egri Utépitő Rt.	Győr							1	1	1								
71	Első Bányászati Kft.	Oroszlány	1			1	1	1											
72	ÉP-MI 2000 Kft.	Dunaújváros							1	1	1								
74	ÉMI Kht.	Budapest	1	1	1	1	1	1				1	1	1	1	1			
75	ÉMI Kht.	Debrecen	1		1**	1	1	1											
76	ÉMI Kht.	Győr	1		1	1	1	1											
77	ÉMI Kht.	Miskolc	1		1	1	1	1								1	1		
78	ÉMI Kht.	Pécs	1			1	1	1								1	1		
79	ÉMI Kht.	Szeged	1			1	1	1											
80	ÉMI Kht.	Veszprém	1	1	1	1	1	1				1	1		1	1			
81	EULAB Kft.	Csorna	1						1	1	1								
82	EULAB Kft.	Dunakeszi																1	
87	EVM Labor Kft.	Petőfibánya				1	1	1	1	1	1								
88	FERROBETON Rt.	Dunaújváros	1			1	1	1											
91	Földes-Hidkor Kft.	Budapest																1	

A MINŐSÍTETT LABORATÓRIUM			BETON			BETONACÉL			ADALÉK			CEMENT				HELYSZINI			
JELE	ÜZEMELTETŐJE	HELYE	vizsg.			vizsg.			vizsgálatok			vizsgálatok				vizsgálatok			
			17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	44	45	46
			Nyomószilárdság	Hajlító-húzó sz.	Vízterhelés	Folyáshatár	Szakítószilárdság	Szakadási nyúl	Szemel. fin. mod	Aggag-izsapa tart	Halmazállóság	Kötésvizsgálat	Térfigat. álland	Örleési finomság	Nyomószilárdság	Hajlító-húzó sz.	Tapadóerő	Schmidt kalapács	Száraz rétegvast.
93	FTV Kemokorr Kft.	Budapest															1	1	1
97	GEO-RAAB Kft.	Petőfibánya	1		1														
101	GLOBAL-TEST Kft.	Budapest	1															1	
103	Hidépítő Rt.	Budapest	1														1	1	1
104	Hidépítő Rt.	Szolnok	1																
105	HÖDÜT Kft.	Hódmezővásárhely	1						1	1	1	1	1	1					
110	HOLCIM BETON Rt.	Budapest	1						1	1	1	1	1	1			1		
111	H-TPA Kft. Pest	Budapest	1																
112	H-TPA Kft.	Győr	1						1	1	1								
113	H-TPA Kft.	Nyíregyháza							1	1	1								
117	H-TPA Kft.	Székesfehérvár	1						1	1	1								
119	H-TPA Kft.	Debrecen	1						1	1	1								
122	H-TPA Kft.	Kisvárd							1	1	1								
127	KTI Kht.	Budapest	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
128	Keller Plusz Kft.	Miskolc															1	1	1
129	Kicsi Hid Kft.	Budapest															1	1	1
130	Lasselsberger Kft.	Budapest	1																
131	MÁV Kp. Felépítm. Kft.	Budapest				1	1	1											
134	Mélyépítő Labor Kft.	Budapest	1		1	1	1	1	1	1	1						1	1	1
135	METALCONTROL Kft.	Miskolc				1	1	1											
137	METRIKON Bt.	Budapest															1	1	1
139	MOLNÁR Bt.	Tatabánya							1	1	1								
140	OKTA-VIA Kft.	Kakucs	1						1	1	1								
141	PUHI Kft.	Tárnok	1						1	1	1							1	
142	Universitas	Győr	1			1	1	1									1		
143	Silex Bt.	Győr	1						1	1	1								
144	Sztrádateszt Kft.	Székesfehérvár	1	1	1				1	1	1	1	1	1		1	1	1	
146	STRABAG-Frisbeton	Budapest	1																
147	Strong és MIBET Kft.	Alsószolca	1			1	1	1											
148	Beton Techn. Centr. Kft.	Debrecen	1						1	1	1								
149	Beton Techn. Centr. Kft.	Budapest	1		1				1	1	1							1	
150	Beton Techn. Centr. Kft.	Dunakeszi							1	1	1								
151	Beton Techn. Centr. Kft.	Dunaújváros	1						1	1	1								
153	TLI Kft. Kelet-Magyar	Polgár							1	1	1						1	1	
155	TLI Kft. Nyugat-Magyar	Pápa	1		1				1	1	1								
156	Vásárhelyi Szakközép.	Békéscsaba	1																
157	VIADOM Rt. Mobil	Bicske	1						1	1	1								
159	VIAKORR Kft.	Budapest														1			
161	VIANOVAPLAN Kft.	Zalaegerszeg	1						1	1	1							1	
162	VIATESZT Bt.	Veszprém																	
163	MM Labor Kft.	Szombathely				1	1	1									1	1	1
164	Wopfinger Kft.	Budapest	1																

Jelmagyarázat: "1" vizsgálati jog

**-jogosultság max. v4 fokozatig

Érvényes építőipari műszaki engedélyek

ÉME szám	Kérelmező	Új termék	Termék jellege	Iktatószám	Érvényesség lejárat
89	TUBOSIDER Hungária Kft.	Tubosider acél hullámlemez műtárgy	csőszerkezet	K-2038/2004	2009-06-30
162	Transinvest - Budapest Kft.	HAMCO hullámosított acéllemez csőszerkezetek	csőszerkezet	K-4447/2004	2009-12-31
129	Koralpin Korrozó és Környezetvédelmi Kft.	AMERON-2 műgyanta bevonatrendszer	acélszerkezetre és betonra	K-3814/2004	ideiglenes
128	Koralpin Korrozó és Környezetvédelmi Kft.	AMERON-1 műgyanta bevonatrendszer	acélszerkezetre	K-3814/2004	ideiglenes
130	Koralpin Korrozó és Környezetvédelmi Kft.	AMERON-3 műgyanta bevonatrendszer	acélszerkezetre	K-3814/2004	ideiglenes
119	Sto Építőanyag Kft.	Sto Crete FB bevonatrendszer	betonbevonat	K-3026/2004	2009-09-15
120	Sto Építőanyag Kft.	Sto Cryl RB bevonatrendszer	betonbevonat	K-3026/2004	2009-09-15
15	STO Építőipari Kft.	StoPox IHS-BV alapozó, felületzáró gyanta	betonbevonat	150/2004	2009-03-31
28	MAPEI Kft.	MAPEI felületvédő anyagrendszer III: BV1.	betonbevonat	705/2004	2009-04-30
45	MAPEI Kft.	MAPEI felületvédő anyagrendszer I BV2 és BV3	betonbevonat	K-3799/2004	2009-11-30
48	MAPEI Kft.	MAPEPFLOOR H02 epoxigyanta	betonbevonat	K-1144/2004	2009-05-31
51	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	Zentrifix betonpótló és felületvédő rendszer	betonbevonat	K-2586/2004	2009-07-31
52	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	MC-DUR 2295 járható és repedésáthidaló bevonatrendszer	betonbevonat	K-2310/2004	2006-09-30
53	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	MC Zentricryl 2000 felületvédelmi rendszer	betonbevonat	K-2310/2004	2007-07-31
54	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	Nafufill betonjavító és felületvédelmi rendszer	betonbevonat	K-3319/2004	lejárt
56	STO Építőipari Kft.	StoPox BV 88 alapozó, felületzáró gyanta, habarcs kötőanyag	betonbevonat	K-1644/2004	2009-06-15
145	Sto Építőanyag Kft.	StoPox FBS-LF frissbeton párazáró és alapozó szer	betonbevonat	K-4233/2004	2009-12-31
146	Techno-Wato Innovációs és Kereskedelmi Kft.	KESTON	betonbevonat	K-4211/2004	2009-12-31
165	MAPEI Kft.	MAPEURE E frissbeton-párazáró	betonbevonat	K-4446/2004	2009-12-31
26	Avers Kft.	AQUASTAT E és S frissbeton párazáró szer	betonbevonat	K-567/2005	2010-02-28
27	Avers Kft.	Betonvédő bevonat-rendszerek	betonbevonat	K-1033/2005	2010-02-28
43	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	EINLASSGRUND, ELASTIK W bevonatrendszer	betonbevonat		ügyintézés alatt
51	Sika Hungaria Kft.	STABIMENT NB 11 frissbeton párazáró-szer	betonbevonat	K-884/2005	2010-03-31
52	Sika Hungaria Kft.	STABIMENT NB 21 frissbeton párazáró-szer	betonbevonat	K-884/2005	2010-03-31

ÉME szám	Kérelmező	Új termék	Termék jellege	Iktatószám	Érvényesség lejárata
53	Sika Hungaria Kft.	STABIMENT NB 100 frissbeton párazáró-szer	betonbevonat	K-884/2005	2010-03-31
16	Interlakk Kft.	EX-COMPACT festékbevonat- rendszer	festék	K-357/2005	2010-02-28
99	Sika Hungaria Kft.	Icosit korrozio elleni festék bevonatrendszer	festék	K-3054/2004	2009-09-30
100	Sika Hungaria Kft.	Icosit Poxicolor, Inertol Poxitar korrozio elleni festék bevonatrendszer	festék	K-2173/2004	ideiglenes
107	SERVIND Budapest Kft.	PERMACOR 2300/Rapid	festék	K-2497/2004	2009-07-31
114	MÄDER Kft	1K CORO festékbevonat rendszer	festék	K-2992/2004	2009-07-31
115	SERVIND Budapest Kft.	PERMACOR 2400	festék	K-2620/2004	2009-07-31
2	HENELIT INTERNATIONAL Kft.	Henelit festékbevonat- rendszerek	festék	K-136/2005	2010-01-31
45	Hempel Magyarországi Fióktelepe	HEMPEL festékbevonat- rendszerek	festék	K-855/2005	2010-03-31
49	Tikkurila Coatings Kft.	TIKKURILA acélszerkezeti festékbevonat-rendszerek	festék	K-975/2005	2010-03-31
54	Klein Kft.	LACOR festékbevonat-rendszer	festék	K-1135/2005	2010-04-30
60	Koralpin Korrozio és Környezetvédelmi Kft.	AMERON-1 acélszerkezeti festékrendszer	festék	K-1189/2005	2010-04-30
61	Koralpin Korrozio és Környezetvédelmi Kft.	AMERON-2 acélszerkezeti festékrendszer	festék		ügyintézés alatt
62	Koralpin Korrozio és Környezetvédelmi Kft.	AMERON-3 acélszerkezeti festékrendszer	festék	K-2278/2005	2010-05-31
80	Klein Kft.	LACOR-2 festékbevonat- rendszer	festék	K-1625/2005	2010-04-30
62	Hagentaler Hungária Kft.	EBELUX-EBEPHEN korroziovédő acélszerkezetre	festék	K-1620/2004	2009-06-20
68	GÉNIUS MBT Minőségi Bevonat-Technológiai Kft.	CARBOLINE festékrendszerek acélszerkezetek korroziovédelmére	festék	K-2686/2004	2009-06-20
69	Interlakk Kft.	KPT-ACU-3, EKS-ACU-3, DS- ACU-3 korroziovédő fest.bev.rendsz.	festék	K-2986/2004	2009-09-30
71	Interlakk Kft.	87-ACU korroziovédő fest.bev.rendsz.	festék	K-1585/2004	2007-06-30
109	MAURER SÖHNE GmbH	MAURER SÖHNE fazék-saruk	alátámasztó saru	K-3619/2005	2010-07-31
110	MAURER SÖHNE GmbH	MAURER SÖHNE süveg-saruk	alátámasztó saru	K-3619/2005	2010-07-31
56	MA-GUMI Kft.	Gumi alátétlemez hidgerendákhoz	alátét	K-1881/2005	2010-05-31
39	GRADEX Mérnöki és Szolgáltató Kft.	ROADTEX GR-G üvegszál aszfalt erősítő	aszfalt erősítő	K-1258/2004	2007-04-30
142	SYTEC-Magyarország Kft.	GlasGrid üvegszál aszfaltburkolat-erősítő rács	aszfalt rács	K-3990/2004	2009-11-30
163	Greenfield Technology Kft.	S&P Glasphalt, Carbophalt aszfalt erősítő rácsok	aszfalt rács	K-4394/2004	2009-12-31
14	Rodcont Kft.	Aszfalt rács 100/100 üveg- rácsszövet cikksz. 41-322	aszfalt rács	K-310/2005	2010-01-31

ÉME szám	Kérelmező	Új termék	Termék jellege	Iktatószám	Érvényesség lejárat
30	Geogrid Építőipari Kereskedelmi Szolgáltató Kft.	ARMAPAL aszfalterősítő rácsok	aszfaltrács	K-1089/2005	lejárt
30.1	Geogrid Építőipari Kereskedelmi Szolgáltató Kft.	ARMAPAL aszfalterősítő rácsok	aszfaltrács	K-3191/2005	2010-06-30
99	SNART Kft.	CIDEX aszfaltrács	aszfaltrács	K-2450/2005	2010-06-30
118	GRADEX Mérnöki és Szolgáltató Kft.	GLASSTEX P üvegszálás aszfaltrács	aszfaltrács	K-2225/2005	2010-07-31
138	Geogrid Építőipari Kereskedelmi Szolgáltató Kft.	Bitutex Composite G100/100- 20x20 C aszfaltrács	aszfaltrács	aláíráson	2010-08-31
72	SYTEC-Magyarország Kft.	HEL-COR és HEL-COR Pipe- Arc hullámbordás acél-áteresz	áteresz	K-1476/2005	2010-04-30
100	CSOMIÉP Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft.	Kereteclemek közötti átereszek építésére	áteresz	K-2469/2005	2010-05-31
122	Stradacolor Kft.	Voestalpine hullámosított acélső- átereszek	áteresz		ügyintézés alatt
157	Diósi Építő Kft.	Moldova Steel Works betonacél	betonacél	K-4274/2004	2009-12-31
158	Diósi Építő Kft.	JSC LIEPAJAS Metallurgs (Lettország) betonacél	betonacél	K-4380/2004	2009-12-31
159	Diósi Építő Kft.	Stahl-und Walzwerk Marienhütte (Ausztria) betonacél	betonacél	K-4274/2004	2009-12-31
8	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	Glenium ACE 30 folyósító	betonadalék	8736/2003	2009-02-28
11	(Stabiment Hungria Kft.) jogutód: Sika Hungaria Kft.	STABIMENT FM 95 E folyósító	betonadalék	234/2004	2009-02-28
19	MAPEI Kft.	MAPEPLAST SF puccolán hatású adalékszer	betonadalék	706/2004	2009-03-31
73	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	Glenium21 és Glenium 51 folyósító	betonadalék	K-1569/2004	2009-04-30
103	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	POZZOLITH 90 betonfolyósító adalékszer	betonadalék	K-2420/2004	2008-05-31
104	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	POZZOLITH 20R kötőcskeleltető adalékszer	betonadalék	K-2420/2004	2008-05-31
105	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	RHEOBUID 1000 folyósító betonadalékszer	betonadalék	K-2420/2004	2008-05-31
106	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	MICRO AIR 107 légpórusképző betonadalékszer	betonadalék	K-2420/2004	2008-05-31
108	MAPEI Kft.	PLANICRETE polimer diszperzió	betonadalék	K-2514/2004	2009-07-31
138	AVERS Kft.	Cito-Frost	betonadalék	K-3915/2004	2009-11-30
148	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	MELMENT L404	betonadalék	K-4193/2004	2009-12-31
15	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	ÉK FROST fagyásgátló betonadalék	betonadalék	K-311/2005	2010-01-31
50	Sika Hungaria Kft.	STABIMENT MHK üreges mikrogömbök	betonadalék	K-884/2005	2010-03-31

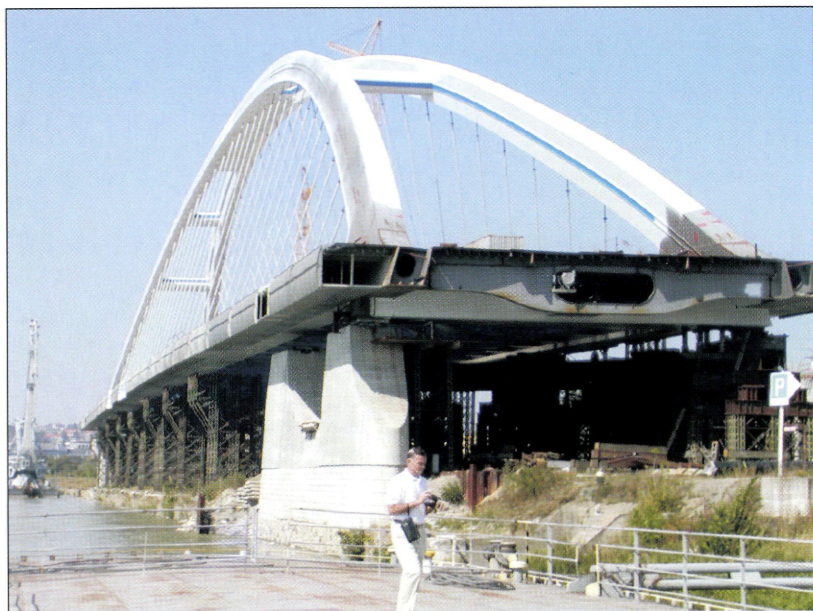
ÉME szám	Kérelmező	Új termék	Termék jellege	Iktatószám	Érvényesség lejárat
125(b)	Sto Építőanyag Kft.	PCC bázisú betonjavító és pótló anyagrendszer	betonjavító	K-3473/2004	2009-10-15
10	(Stabiment Hungria Kft.) jogutód: Sika Hungaria Kft.	STABIMENT KIL csatornainjektáló	betonjavító	181/2004	2004-12-31
36	SAKRET Hungária Kft.	SAKRET SM 4P, SB 8P lőttbetonjavító	betonjavító	637-F- 105/2004	2008-10-31
46	MAPEI Kft.	MAPEI betonjavító anyagrendszer	betonjavító	K-3799/2004	2009-11-30
55	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	MC-INJEKT 2033/2300 NV PU injektáló rendszer	betonjavító	K-2310/2004	2008-06-30
112	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	QUARZOLITH lövellthabares és lővelt beton	betonjavító	K-2594/2004	2009-07-31
124	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	MC Nafufill és Zentrifix betonpótló és felületjavító	betonjavító	K-3319/2004	2009-10-15
41	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	EMACO R 305, R 332, S 88 C betonpótló, felületjavító rendszer	betonjavító		ügyintézés alatt
42	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	PCI habarcsrendszer hidak javításához	betonjavító		ügyintézés alatt
135	Avers Kft.	AVERS betonjavító rendszer	betonjavító	K-3987/2005	2010-08-31
147	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	MELMENT L10	betonfolyósító	K-4193/2004	2009-12-31
91	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	GLENium C 323 MIX betonfolyósító	betonfolyósító	K-2358/2005	2010-05-31
141	MAPEI Kft.	EPOJET injektáló- és öntőgyanta	betoninjektáló	K-3922/2004	2009-11-30
93	MAPEI Kft.	Öntömörödő beton MAPEI adalékszerekkel	betonkeverék	K-2761/2005	2009-06-30
136	Baumit Kft.	TIWO TORKRET U8 kész lőttbeton	lőttbeton	K-3328/2004 ÉMI engedélye van!	2004-12-15
9	Dolomit Kőbányászati Kft.	75/200 vasbeton folyóka elem	betonelem	8946/2003	2007-02-28
13	Csomiép Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft.	Előregyártott vb surrantó	betonelem	672/2004	2009-03-31
14	Csomiép Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft.	MAGURA vb vízfolyás lefedés	betonelem	673/2004	2009-03-31
60	Ferrobeton Rt.	Hídépítési, útépítési szálerezősítésű betonelemek	betonelem		ideiglenes
101	Ferrobeton Rt.	Közüti VB. terelőelem	betonelem		ideiglenes
117	CSOMIÉP Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft.	Közüti acél vezetőkorlát előregyártott lefutó elemei	betonelem	K-2991/2004	2009-08-17
10	M6 Építési Kkt.	Centrum vasbeton vertcölöpök	cölöp	K-329/2005	2010-01-31
108	EMAB Mélyépítő Rt.	Pörgetett előre gyártott vb. cölöpök	cölöp	K-2797/2005	2010-06-30
11	HBM Kft.	SCREWSOL cölöpozési technológia	cölöp	K-308/2005	2010-01-31

ÉME szám	Kérelmező	Új termék	Termék jellege	Iktatószám	Érvényesség lejárat
136	MC Bauchemie Kft.	Nafutekt Plus rug. burkolatdilat. rendszer	dilatáció	K-4099/2005	2010-08-31
17	REISNER és WOLFF Hídechn. Gyártó és Forg. Kft.	RW® 81 lamellás dilatáció	dilatáció	8189/2003	2009-03-31
57	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	Nafutekt burkolatfolytonos pályadilatációs szerk.	dilatáció	K-1586/2004	időiglenes
76	Bitu-Joint Kft.	Silent Joint 700 és 900 dilatációs rendszer	dilatáció	K-2977/2004	2009-08-31
123	Bitu-Joint Kft.	THORMA-JOINT rugalmas burkolatdilatációs rendszer	dilatáció	K-3087/2004	2009-09-30
107	Bitu-Joint Kft.	THORMA-JOINT PLUSZ rugalmas burkolatdilatációs rendszer	dilatáció	K-2836/2005	2010-06-30
38	REISNER és WOLFF Hídechn. Gyártó és Forg. Kft.	TRANSGRIP II. fésűs hiddilatáció	dilatáció	K-637/2005	2010-02-28
111	MAURER SÖHNE GmbH	MAURER SÖHNE acélkeresztartós hiddilatáció	dilatáció		ügyintézés alatt
142	MAURER SÖHNE GmbH	Tartórácsos hiddilatációs szerkezet	dilatáció	aláíráson	2010-08-31
143	MAURER SÖHNE GmbH	Zajszegény, lamellás hiddilatáció	dilatáció	aláíráson	2010-08-31
144	MAURER SÖHNE GmbH	Elforduló keresztartós hiddilatáció	dilatáció	aláíráson	2010-08-31
94	MAPEI Kft.	CARBOPLATE szénszál erősítésű szalag	erősítő szalag	K-2761/2005	2010-06-30
164	MAPEI Kft.	DMA 2000 formaleválasztó	formaleválasztó	K-4446/2004	2009-12-31
140	SYTEC-Magyarország Kft.	SYTEC LG kökosarak, medermatracok és közsákok	földmű- megtámasztás	K-4188/2005	2010-08-31
47	MAPEI Kft.	ADESILEX PG1, PG2 epoxi habarcsok	habarcs	K-1141/2004	2009-05-31
110	MAPEI Kft.	MAPEFILL öntőhabarcs szárazkeverék	habarcs	K-2514/2004	2009-07-31
40	DEGUSSA Építőkémia Hungaria Kft.	MASTERFLOW kiöntőhabarcs	habarcs		ügyintézés alatt
20	MAPEI Kft.	MAPEFLEX PU21 hézagtömítő anyag	hézagkitöltő	707/2004	2009-03-31
21	MOL Magyar Olaj- és Gázipari Rt	ZALAPLAST-FM modifikált bit. alapú	hézagkitöltő	286/2004	2008-03-31
140	ISOLA Kft.	ISOLA A2 modifikált bitumenes hézagkitöltő habarcs	hézagkitöltő	K-3913/2004	2009-11-30
28	Avers Kft.	Hézagtömítő anyagok	hézagkitöltő	folyamatban	2010-02-28
40	MAPEI Kft.	MAPEBAND PVC dilatációs szalag	dilatációs szalag	K-1142/2004	2009-05-31
139	ISOLA Kft.	ISOLA DUNAFLEX, DUNAOX bitumenes tömítőszalagok	tömítőszalag	K-3913/2004	2009-11-30
114	Basaltker Építőanyag Kér. Kft.	BORNIT TL bitumenes hézagkitöltő habarcs	hézagkitöltő	K-3290/2005	2010-07-31
74	TIRO Kereskedelmi Kft.	DENSO TOK BAND SK öntapadó bitumenes tömítőszalag	hézagtömítő	K-1628/2005	2010-04-30

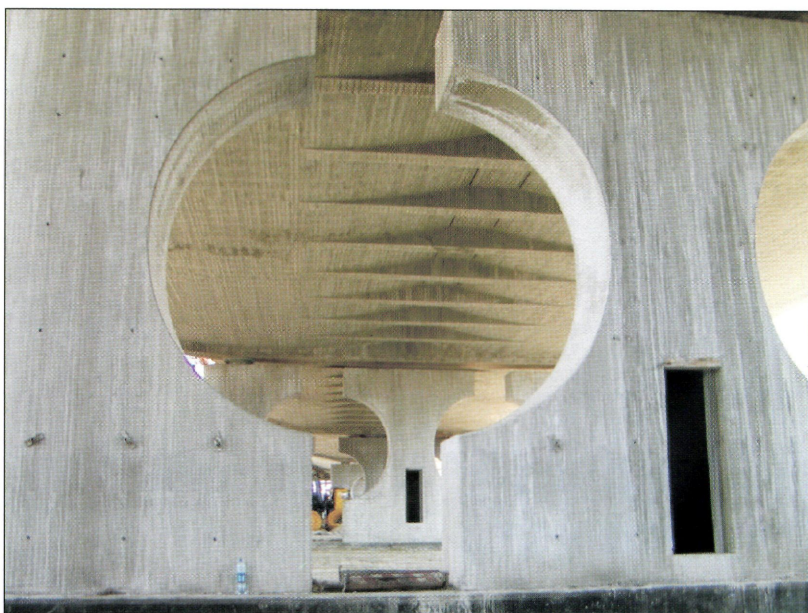
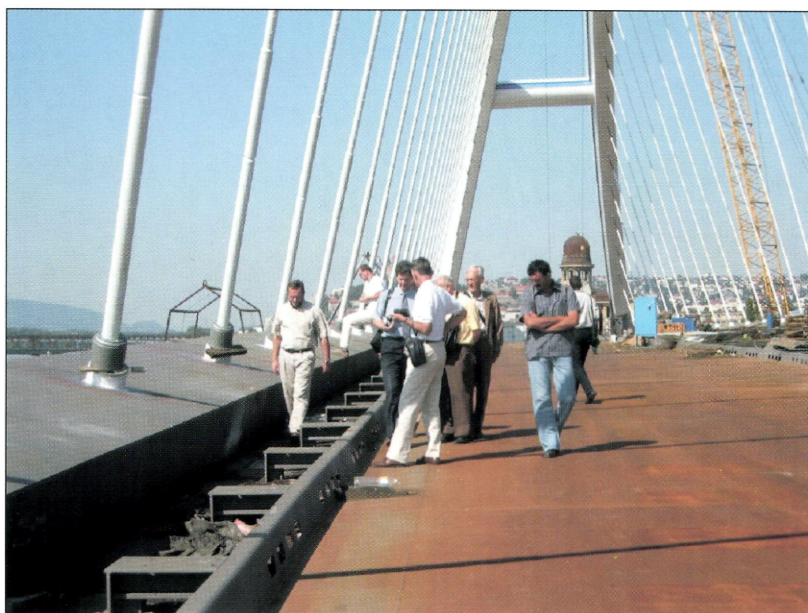
ÉME szám	Kérelmező	Új termék	Termék jellege	Iktatószám	Érvényesség lejárat
75	TIRO Kereskedelmi Kft.	DENSO TOK RIEGEL bitumenes hézagkitöltő anyag	hézagtómitó	K-1628/2005	2010-04-30
76	TIRO Kereskedelmi Kft.	DENSOLASTIC VT és VT-S rugalmas műgyanta hézagkitöltő anyag	hézagtómitó	K-1628/2005	2010-04-30
77	TIRO Kereskedelmi Kft.	TOK BAND SPECIÁL és SPECIÁL DR bitumenes tömitőszalagok	hézagtómitó	K-1628/2005	2010-04-30
78	TIRO Kereskedelmi Kft.	TOK MELT modifikált bitumenes hézagkitöltő habarcs	hézagtómitó	K-1628/2005	2010-04-30
79	TIRO Kereskedelmi Kft.	DENSO PHOENIX rugalmas hézagkitöltő műanyag profilszalag	hézagtómitó	K-1628/2005	2010-04-30
95	MAPEI Kft.	IDROSTOP profilszalag	hézagtómitó		ügyintézés alatt
97	MAPEI Kft.	FOAMJET injektáló	hézagtómitó		ügyintézés alatt
98	MAPEI Kft.	MAPEGEL 50 injektáló gél	hézagtómitó		ügyintézés alatt
130	TIRO Kereskedelmi Kft.	DENSOLASTIC EM rugalmas műgyanta hézagkiöntő	hézagtómitó	K-3861/2005	2010-08-31
131	TIRO Kereskedelmi Kft.	DENSO REINAU TL/SNV/164 modifikált bitumenes hézagkitöltő hab.	hézagtómitó	K-3861/2005	2010-08-31
58	Ferrobeton Rt.	FP előregyártott, előfeszített hidgerenda	hidgerenda	K-3161/2004	ideiglenes
59	Ferrobeton Rt.	FPT előregyártott, előfeszített hidgerenda	hidgerenda		ideiglenes
65	Ferrobeton Rt.	FCI 90 vb előregyártott, előfeszített hidgerenda	hidgerenda	K-1542/2004	ideiglenes
66	Ferrobeton Rt.	FCI 120 vb előregyártott, előfeszített hidgerenda	hidgerenda		ideiglenes
150	VSTR Hungária Vasbetongyártó Kft.	ITG 9,80/28,80 előregyártott, előfeszített vasbeton hidgerendák	hidgerenda	K-4445/2004	2009-12-31
167	Ferrobeton Rt.	ITG 9,80/28,80 előregyártott, előfeszített vasbeton hidgerendák	hidgerenda	K-4444/2004	2009-12-31
105	VSTR Hungária Vasbetongyártó Kft.	ITG-45, ITG-70, ITG-110 hidgerendák	hidgerenda	K-2515/2005	2010-06-30
119	Ferrobeton Rt.	FCI-90 hidgerenda	hidgerenda	K-3433/2005	2010-07-31
120	Ferrobeton Rt.	FCI-120 hidgerenda	hidgerenda	K-3433/2005	2010-07-31
97	BVM ÉPELEM Előregyártó és Szolgáltató Kft.	EHG/F jelű előregyártott hidgerenda	hidgerenda	K-2990/2004	2009-08-17
101	CSOMIÉP Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft.	Útpadka-folyóka elemek	mederburkoló	K-3226/2005	2010-07-31
102	CSOMIÉP Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft.	Árok-és mederburkoló vb. elemek	mederburkoló	K-3226/2005	2010-07-31
103	CSOMIÉP Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft.	TB árok- és mederburkoló	mederburkoló	K-3226/2005	2010-07-31

ÉME szám	Kérelmező	Új termék	Termék jellege	Iktatószám	Érvényesség lejárata
132	TIRO Kereskedelmi Kft.	DENSO TOK PLAST oldószeres bitumenes ragasztóhabarcs	ragasztóhabarcs	K-3861/2005	2010-08-31
96	MAPEI Kft.	EPORIP tapadóhid	ragasztó- hézagztömítő		ügyintézés alatt
	HILTI Hungária Kft.	Hilti nagyteherbírásu rögzítőelemek	rögzítőelem	K-235/2004	ügyintézés alatt
144	POLYPLAN Tervező Kkt.	COROPUR festékbevonati rendszer	szerkezeti festék	K-4107/2004	2009-11-30
50	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	MC-Flex polyuretán bázisú hídszigetelési rendszer	szigetelés	K-2586/2004	2009-07-31
61	Bauder Kft.	Bauder PONT EP 5GA modifikált bitumenes hídszigetelő lemez	szigetelés	K-1376/2004	2009-06-15
63	ELK 2000 Kkt.	PARAFOR PONTS H hídszigetelő lemez	szigetelés	K-1491/2004	ideiglenes
98	MAPEI Kft.	PURTOP rugalmas műanyag alapú pályalemez szigetelés	szigetelés	K-2127/2004	2006-08-31
69	ELK 2000 Kkt.	PARAFOR PONTS H hídszigetelő lemez	szigetelés	K-1317/2005	2010-04-30
109	MAPEI Kft.	PLASTIMUL bitumenes szigetelő habarcs	szigetelés	K-2514/2004	2009-07-31
131	MC-BAUCHEMIE Építőipari és Kereskedelmi Kft.	Nafuflex 2 K bitumenes szigetelő vastagbevonat	szigetelés	K-3528/2004	ideiglenes
161	ISOPROF Szigetelésforgalmazó Kft.	BITUTHENE 5000HD/BITUSHIELD bitumenes hídszigetelő-rendszer	szigetelés	K-4340/2004	2009-12-31
137	MC Bauchemie Kft.	Nafuflex 2 K bitumenes szigetelő vastagbevonat	szigetelés	K-4099/2005	2010-08-31
86	ISOPROF Szigetelésforgalmazó Kft.	SERVIDEK/SERVIPAK modifikált bitumen alapanyagú kent szigetelés	szigetelés	K-2145/2005	2010-05-31
87	Sika Hungaria Kft.	Sikalastic 821/821 LV és 822 szig.	szigetelés	K-2407/2005	2010-05-31
88	Sto Építőanyag Kft.	StoPur BA 2000 RMA szigetelési rendszer	szigetelés	K-2293/2005	2010-05-31
92	MAPEI Kft.	PURTOP II. RMA pályalemez szigetelési rendszer	szigetelés	K-2445/2005	2010-06-30
112	Villas Hungária Kft.	VILLASHID-1 közötti hídszigetelési rendszer	szigetelés	K-3228/2005	2010-07-31
113	Villas Hungária Kft.	VILLASHID-2 közötti hídszigetelési rendszer	szigetelés	K-3228/2005	2010-07-31
128	Solvay Kémia Kft.	Alkorporlan alagútszigetelési rendszer	szigetelés	K-3620/2005	2010-07-31
134	Sto Építőanyag Kft.	StoPox TEP Multi Top szigetelő- és kopóbevonat-rendszer (BV1)	szigetelés	K-3939/2005	2010-08-31
32	ANDREAS Építőip. Fejleszt. Szolg. Kft.	DUPLEX vastagbevonat	szigetelés		ügyintézés alatt
126	Pannon Freyssinet Fővállalkozó Kft.	TerraTrel acélhálós vasalt támfal	támfal	K-2040/2004	2009-09-30
127	Pannon Freyssinet Fővállalkozó Kft.	TerraClas vasbeton homlokelemes vasalt támfal	támfal	K-3340/2004	2009-09-30

Pozsony



Pozsony



Pozsony



Lónya



Lónya



Tiszadob



Tiszadob



Tiszadob



Tiszadob

TISZADOB PONTONHÍD KOMPÜZEM

Üzemeltető:
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő Kht.
4400 Nyíregyháza Búza tér 20.; Tel.: 42/508-790
4456 Tiszadob Pontonhíd; Tel.: 42/722 812

A KOMP ENGEDÉLYEZETT BEFOGADÓKÉPESSÉGE.

utaskok száma:	160 fő vagy
lábaskjószág:	30 db vagy
személygépkocsi:	6 db vagy
tehergépkocsi:	1 db vagy
mezőgazdasági gép:	mértétől függően

Megengedett tengelynyomás: 7,5 tonna
Megengedett ösztömmeg: 16,52 tonna
Hajózási engedély száma: HE-10233-04;
Nyilvántartási szám: 1147 DK

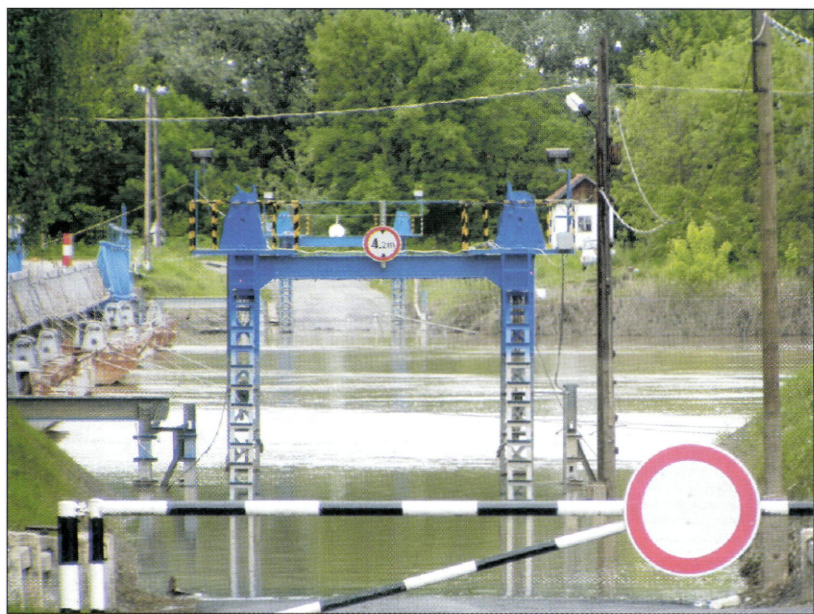
SZABÁLYOK:

- A kompra lépni vagy hajítani csak a kompközeli utastására és az általa megadott sorrendben, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad. A kompon szállítható jármű hossza a 14,4 m-t, szélessége a 2,5 m-t, külön engedéllyel az 5 m-t nem haladhatja meg.
- A kompra hajtás előtt a vezetón kívüli az utastoknak ki kell szállni.
- A kompra történő behajtás után a befekezett gépjármű motorját le kell állítani, az ajtaját ki kell nyitni.
- Fogatolt jármű hajtójának az átkelés alatt az állatok előtt kell tartózkodnia, és nyugalmukról gondoskodni. Utastok csak a járművek és az állatok behajtása után szállhatnak a kompra.
- Kikötés után először a gyalogostok hagyhatják el a kompot, majd a járművek és állatok a kompközeli által megadott sorrendben.
- A kompközeli kishajók és csónakok vízre eresztésére, illetve kiemelésére csak az üzemeltető engedéllyel szabad igénybe venni.
- A kompközeli láncán kívüli tartózkodni tilos.
- A kompon dohányozás és a nyílt láng használata tilos.
- Tilos a kompról horgászni, fürödni.

AZ ÁTKELÉS INGYENES.

A kompközeli időszakosan ha a pontonhíd nem üzemel-megfelelő vizálási viszonyok mellett, napkeltétől napnyugtáig közlekedik. Kis forgalom esetén 15 perces várakozás lehetséges.

Tiszadob



Tiszadob



Csongrád



Csongrád



Csongrád



Csongrád



Csongrád



E kis kiadvány nem kevésre próbált vállalkozni egy esztendő hidász eredményeinek, eseményeinek, örömeinek összegyűjtésével.

„Lehetetlen vállalkozás.” „Ehhez legalább egy teljes iroda éves munkája szükséges.” Érkeztek az első visszajelzések az almanach tervének felvetésére. Egyet bizonyosan tudtunk, hogy a munka hatalmas, azonban kötelességünknek tartottuk megkísérelni nem titkolt hagyományteremtő céllal ennek a hidász évkönyvnek útjára bocsátását.

Mi is e kis könyvecske célja? Összeszedni az elmúlt év, 2004 valamennyi hidász témájú eseményét, munkáját az oktatás, kutatás, publikálás, konferenciák, tervezés, és építés területén. E visszatekintés tehát összefoglalás kíván lenni egy évről, hogy a hidász szakma együtt láthassa valamennyi szakterület munkáját eredményét.

Természetesen jelen almanach csupán halovány árnyéka a célként felvázolt tervnek, azonban talán életképes csíra lehet az elkövetkező években, az évkönyv folyamatos bővítésével, finomításával.

Szeretettel ajánlom e munkát a tisztelt olvasók, kedves kollégák kezébe és nagy örömmel várjuk és fogadjuk az évkönyv további alakításához, szerkesztéséhez az építő jellegű ötleteket, javaslatokat.

Sitku László

